



Tielaitos

Jani Päivänen - Martti Honkanen - Carita Päivänen - Hilikka Lehtonen

Tiekokemus, tierakenteet ja taide

Tielaitoksen
selvityksiä

16/1997

Helsinki 1997

S1 Liikenne ja
maankäyttö



Tielaitoksen selvityksiä
16/1997

Jani Päivänen - Martti Honkanen - Carita Päivänen - Hilikka Lehtonen

Tiekokemus, tierakenteet ja taide

Tielaitos
S1 Liikenne ja maankäyttö

Helsinki 1997

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-341-4
TIEL 3200463
Oy Edita Ab
Helsinki 1997

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallintopalvelut,
painotuotemyynti
Telefaksi 0204 44 2202

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde 0204 44 150

Jani Päivänen – Martti Honkanen – Carita Päivänen – Hilkka Lehtonen

Tiekokemus, tierakenteet ja taide. Tielaitos, Keskushallinto. Helsinki 1997.

Tielaitoksen selvityksiä 16/1997, 102 s., TIEL 3200463, ISSN 0788-3722, ISBN 951-726-341-4

Aiheluokka 05, 10, 30

Asiasanat: liikennesuunnittelu, liikenneväylä, liikennenympäristö, ympäristöestetiikka, tienkäyttäjät, kokeminen

TIIVISTELMÄ

Millaisia ovat moottoriteiden kaltaiset suuret liikenneväylät koettuina ympäristöinä? Miten suhtaudutaan tie- ja ympäristötaiteen uusiin muotoihin tieympäristöissä? Millaisia uusia mahdollisuuksia tietäiteessä on olemassa? Näihin kysymyksiin on haettu vastaus-ta tässä tutkimuksessa. Tutkimus on toteutettu kirjallisuustutkimuksena ja teemahaastatte-luina. Empiirisinä kohteina ovat olleet Helsingin kaupunkirakenteesta erkanevat Länsi-väylän ja Turuntien alkuosuudet. Länsiväylästä on haastateltu 31 tiellä eri tavoin liikku-vaa. Turunväylän haastattelut rajattiin 13 autoilijaan. Käyttäjien lisäksi viittä suunnittelun asiantuntijaa on pyydetty esittämään käsityksiään Länsiväylästä ja Turunväylästä.

Haastatteluissa kävi ilmi, että molempiin väyliin suhtauduttiin yleensä melko myönteis-esti. Ne koettiin kuitenkin eri tavoin. Turunväylä, Suomen vanhin moottoritie, on vuosien kuluessa muuttunut käyttäjilleen luonnolliseksi ja arkiseksi itsestäänselvyydeksi. Viime vuosina uuteen ja laajennettuun muotoon rakennettu Länsiväylä koettiin tietoisemmin suunniteltuna tuotteena ja imagonrakentajana. Tien urbaanisuu-tta tavoitteleva ilme nähtiin haastateltujen mielestä osin ristiriitaisena: Länsiväylä koettiin sovitetun paremminkin Espoon kaupungin kovaan, korkeateknologiseen imagoon kuin fyysiseen kaupunki-kuvaan. Maisema oli muuttunut tehtyjen muutostöiden myötä luonnonkauniista, "pittoreskista", yhä teknisemmäksi.

Autoilijat suhtautuivat Länsiväylään ja sen estetisointipyrkimyksiin muita myönteisem-min. Toinen myönteinen käyttäjäryhmä muodostui korkeasti koulutetuista ja ammatissaan tai harrastuksissaan visuaalisesti suuntautuneista (markkinointi, tietokoneet, kuvataide). Sen sijaan haastatellut asiantuntijat ja monet pyöräilijöistä suhtautuivat kriittisesti Länsi-väylässä tapahtuneisiin muutoksiin, erityisesti maiseman mullistuksiin.

Turunväylän käyttäjien haastatteluissa osoittautui, että mitä enemmän ja rutiininomai-semmin autolla ajettiin, sitä vähemmän siitä oli sanottavaa. Tämä koski erityisesti ammatti-autoilua. Haastatelluista naiset painottivat näkymien säilyttämistä mahdollisimman luon-nollisina. Miehet taas korostivat enemmän tien toimivuutta.

Kokonaistaideteos-ajattelu tuo tiesuunnitteluun kiinnostavan uuden lähestymistavan ja Länsiväylääkin voidaan tulkita tältä kannalta. Tietäiteen monia mahdollisuuksia voidaan perustella erityisesti kydyssä olijoiden kannalta, entistä mielenkiintoisempina tiemaise-mina. Turvallisuusnäkökohdat eivät rajoita tietäiteen mahdollisuuksia esimerkiksi pysäh-tymispaikoilla ja levähdysalueilla.

Vägupplevelse, vägbyggnad och konst

Nyckelord: trafikplanering, trafikleder, trafikmiljö, miljöestetik, trafikanter, upplevelse

SAMMANDRAG

Hur ter sig trafiklederna, till exempel motorvägarna, som upplevda miljöer? Hur reagerar trafikanterna till nya former av miljökonst utmed vägarna? Vilka är möjligheterna för utveckling av "vägkonst"? Forskningsprojektet söker svar på dessa frågor. Projektet har utförts i form av litteraturforskning och temaintervjuer. Västerleden och Åboleden, särskilt de vägsträckor som ligger närmast Helsingfors har utgjort föremål för empirisk forskning. I fallet Västerleden genomfördes 31 intervjuer: bilister, busspassagerare, cyklister och invånare i närheten av vägen. Om Åboleden intervjuades 13 bilister. Härtill har fem planeringsexperten ombetts framställa sina åsikter om båda vägar.

Det visade sig att de intervjuade förhöll sig i genomsnitt ganska positivt till de båda vägarna. De upplevdes dock på olika sätt. Åboleden, som är Finlands äldsta motorväg, har under åren utvecklat till en naturlig och vardaglig självklarhet. Däremot upplevdes den under de senaste åren nybyggda Västerleden som en mera medveten imageprodukt med sin egen karaktär. Strävan efter ett urbant uttryck i Västerledens design ansågs ofta som motsägelsefull: enligt användarna är den bättre inpassad i Esbos hårda high-tech image än i Esbos fysiska stadsbild. Man tyckte att landskapet har förändrats från naturskönt, "pittoreskt" till mera tekniskt betonat i samband med ändringsarbetena.

Forskningen kom till att bilisterna förhöll sig mera positivt än andra trafikanter både till själva Västerleden och till planeringens strävan att estetisera den. En annan positiv brukargrupp utgjordes av högutbildade och personer som i sina yrken eller hobbyer är visuellt orienterade (marknadsföring, datorer, bildkonst). Däremot kritiserade de intervjuade arkitekterna och många av cyklister Västerledens förändringar, särskilt omvälvningarna i landskapet.

Åboledens bilistintervjuer visade på att ju flera resor och ju mer rutinmässigt man kör – särskilt om man är yrkesbilist – desto mindre har man att säga om vägen som upplevelse. Kvinnorna ansåg att vyerna skulle bevaras så naturenliga som möjligt. Männen underströk vägens funktionalitet mera än kvinnorna.

Idén om vägen som ett "totalkonstverk" är ny inom vägplaneringen och även Västerleden kan betraktas som en tillämpning av den. Konstnärlig utsmyckning av vägar med sina många möjligheter kan motiveras, särskilt ur medresenärernas perspektiv som ett mera intressant landskap. Säkerhetsaspekterna begränsar inte konstverk vid t.ex. hållplatser och rastställen.

The road as an experience, construction and art

Keywords: traffic planning, traffic route, traffic environment, environmental aesthetics, road users, experience

SUMMARY

How are highways experienced as lived environments? How do people respond to new forms of environmental art in the road environment? What possibilities are there for developing "road art"? The research project has sought to answer these questions, both by studies based on literature and by tape-recorded interviews. The empirical case studies concern two highways, the Western Artery (Länsiväylä) and the Turku highway (Turunväylä), especially the sections in Helsinki and Espoo. Concerning the Western Artery, 31 interviews were done with car drivers, bus passengers, bicyclists and nearby residents. Concerning the Turku highway, 13 interviews were done with car drivers. In addition, five experts on road and urban planning have provided their views on the two roads.

The interviews showed that the users' reaction to both highways was relatively positive. However, the two roads were experienced in very different ways. The Turku highway, the first one in Finland, has gradually evolved into a taken-for-granted everyday environment. In contrast, the Western Artery, which has lately been built into a new and wider form, was viewed as a consciously designed product with its own image and character. Many considered its striving for an "urban" expression as controversial: they saw it as adapting to the high-technology image of Espoo better than to its physical cityscape. The landscape has gone through a transformation from a "picturesque" look to a more technological one.

Of all interviewees, the car drivers appreciated most the Western Artery and the efforts to aestheticize it. Another group that reacted positively consisted of highly educated people with visually oriented occupations or hobbies (marketing, computers, visual art). In contrast, the interviewed architectural experts as well as many of the bicyclists criticized the transformations, in particular their effects on the landscape.

From the interviews with car drivers of the Turku highway it is concluded that the more one drives, the less one has to say about the driving experience. This is especially the case with professional drivers. The women drivers of the Turku highway emphasized the conservation of the natural views from the road. The men laid more stress on the functional aspects of the road than the women.

In the future, the idea of a "total work of art" can be used in road design in interesting ways. The Western Artery can also be considered from this point of view. Experiments with road art can be argued for from the viewpoint of passengers: the landscapes could be made more interesting. Safety aspects do not restrict the possibilities of road art in e.g. stopping places or resting areas.

ESIPUHE

Tielaitos on aikaisemmin julkaisuissaan *Liikenneympäristön kokeminen*, *Tie kokemus-maailmana* ja *Ihminen ja tie* pyrkinyt syventämään ja laajentamaan käsitettä 'tie', kaksi pistettä yhdistävästä teknisestä urasta maailmaksi, jolla on kulttuuriset sidoksensa ympäristöön ja yhteiskuntaan ja kokemisen kautta jokaiseen ihmiseen. Nyt julkaistava selvitys *Tiekokemus, tierakenteet ja taide* jatkaa tätä teemaa Tielaitoksen strategisen projektin S1:n tutkimusohjelmaan liittyvänä.

Hanke käynnistettiin vuonna 1995 Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen (YTK) kanssa. YTK:ssa on projektin vastuuhenkilönä toiminut tekn. tri, arkkitehti Hilikka Lehtonen. Fil. lis. Martti Honkanen on kirjoittanut tietäidettä ja tierakenteiden kehitystä käsittelevän luvun. Alkuperäisen empiirisen tutkimusasetelman laati valtiot. lis., arkkitehti Timo Kalanti. Haastattelurungon suunnittelivat tältä pohjalta valtiot. maist. Jani Päivänen ja fil. yo Carita Päivänen, jotka myös tekivät ja analysoivat haastattelut. Haastattelurungon laatimiseen osallistui myös tekn. lis. Johanna Pekkanen. Julkaisun ulkoasun on työstänyt toimistosihteeri Marina Johansson.

Tielaitoksessa on työn vastuuhenkilönä ollut valtiot. maist. Terttu Pohjanoksa ja sen ohjaukseen on osallistunut S1-tutkimusohjelman vetäjä, arkkitehti Ulla Priha.

Tutkimus julkaistaan kahtena raporttina. Tämän raportin rinnakkaisjulkaisu on Timo Kalantin kirjoittama *Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituva maisema* (TIEL 3200464).

Helsingissä kesäkuussa 1997

Tielaitos
Tie- ja liikennetekniikka

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	<i>Hilkka Lehtonen</i>	13
	1.1	Tutkimuksen tausta	13
	1.2	Tavoitteet ja kohteet	13
	1.3	Tutkimuksen toteutustapa ja menetelmät	15
2	TIEN ESTETIIKKA JA TIETAIDE	<i>Martti Honkanen</i>	17
	2.1	Imago, tierakenteet ja tutkimus	17
	2.2	Tierakenteet kulttuurisena tutkimuskohteena	18
	2.3	Tierakenteiden perinteinen estetiikka	20
	2.4	Tierakenteiden uusi estetiikka	21
	2.5	Tietaiteen muodoista	24
	2.6	Tienpito ja taiteellinen tuotanto	27
3	TIE ESTEETTISENÄ KOKEMUKSENA	<i>Carita Päivänen – Jani Päivänen</i>	29
	3.1	Esteettinen kokemus	31
	3.2	Estetiikka ja hyvä maku	32
	3.3	Merkitysten maailma	33
	3.4	Tie esteettisenä objektina	34
	3.5	Ajokokemuksen ja vauhdin estetiikka	37
	3.6	Tie kaupunkikuvassa ja kaupungin imagossa	39
4	LÄNSIVÄYLÄ JA KOKEMUKSET		
	URBAANISTA MOOTTORITIELTÄ	<i>Carita Päivänen – Jani Päivänen</i>	41
	4.1	Ennakkohypoteeseja	43
	4.2	Yleinen asennoituminen	44
	4.3	Estetisointi ja tieympäristöjen parantaminen	46
	4.4	Teollinen muotoilu ja ympäristötaide	48
	4.5	Tieympäristön havaitseminen ja estetisointi	51
	4.6	Yhteenveto	55
5	TURUNVÄYLÄ JA ARKINEN AUTOILUKOKEMUS	<i>Jani Päivänen</i>	56
	5.1	Minkälainen on kaunis tie?	57
	5.2	Miksi Turunväylä on "luonnollinen"?	58
	5.3	Arkiautoilu ja tieympäristö	59
	5.4	Liikenteen muut merkitykset	62
6	ASIAANTUNTIJOIDEN NÄKÖKULMA KOHTEISIIN	<i>Jani Päivänen</i>	64
	6.1	Arkkitehtien arvioinnit	64
	6.2	Projektinvetäjän eli tuottajan näkökulma	66
	6.3	Vertailua käyttäjänäkökulmaan	68
	6.4	Tulkintaa: subliimi, pittoreski, erottautuminen ja epäpaikat	70
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	<i>Hilkka Lehtonen – Jani Päivänen</i>	76

1 JOHDANTO

Hilkka Lehtonen

1.1 Tutkimuksen tausta

Tielaitos on Suomessa pyrkinyt viime vuosina yhdistämään tiesuunnitteluun muotoilua, ympäristötaidetta sekä tavoitellut muutoinkin visuaalisesti korkeatasoisia ratkaisuja esim. teiden maastoon sovituksessa, melusteissa, istutuksissa jne. Kiinnostavan esimerkin näistä pyrkimyksistä muodostaa Länsiväylän parantaminen, jossa esimerkiksi melurakenteita on yritetty tietoisesti estetisoida. Samantapaista kiinnostusta osoittaa Ruotsissa viime vuosina käynnissä ollut Skönare vägar -koulutusprojekti. Sillä on pyritty parantamaan teiden suunnitteluun ja toteutukseen liittyvää esteettistä tietoisuutta sekä tarjoamaan hyviä esimerkkejä.

Tiet voidaan nähdä monitahoisina kulttuurisina tuotteina, joissa sekä tekemisen puoli (suunnittelu, päätöksenteko ja toteutus että kokemisen puoli (havaitseminen, käyttäytyminen ja arvottaminen) kohtaavat. Uutta tietoa tarvitaan tienkäyttäjien ja teiden vaikutuspiirissä asuvien suhtautumisesta teihin liittyviin esteettisiin ja muodonantoon liittyviin pyrkimyksiin. Tielaitoksen viime vuosien tavoitteet näyttäytyvät kansainvälisessä katsannossa hyvinkin ajanmukaisina, mutta mikä on suomalainen kulttuuripohja asialle? Koetaanko ympäristötaide ja teiden korkealuokkaiset rakenteet lähinnä verovarojen tuhlaukseksi? Vai onko niin, että kaunis tie on parempi kuin epäkiinnostava? Voidaanko ja missä määrin menetettyjä luonnonnäkyviä korvata hyvillä ihmisen tekemillä rakenteilla ja muodoilla? Avoimia kysymyksiä on paljon. Tämän tutkimuksen yhtenä oletuksena on ollut se, ettei teiden estetisointi ole suomalaisessa kulttuurissa mitenkään ongelmatonta ja saattaa aiheuttaa jopa selvää vastustusta.

Teiden onnistuneisuutta tarkasteltaessa on suuri houkutus rajoittaa erilaisten mitattavien vaikutusten arviointiin. Tietuotteiden kulttuurinen luonne vaatii kuitenkin myös muunlaisia tarkasteluja monitieteiseltä pohjalta. Esimerkiksi estetiikan ja yhteiskuntatieteet piiriinsä ottavan vastaanottotutkimuksen kautta voidaan yhdistää eri näkökulmia. Tällöin teitä voidaan tarkastella paitsi tuotteina, myös osana arkimaailmaa, merkityksinä ja mielenkiinnon kohteina.

1.2 Tavoitteet ja kohteet

Tutkimuksen viisi avaintavoitetta ovat olleet seuraavat:

- 1) Muodostaa käsitys tietäteen uusista mahdollisuuksista ja käyttökohteista suhteessa tiensuunnittelun perinteisempään esteettiseen kenttään maisema-arkkitehtuurina tai siltaestetiikkana.

- 2) Analysoida "suurteitä" kokemukselliset kannalta eri liikkujaryhmien parissa.
- 3) Analysoida sellaisten kohteiden onnistuneisuutta, joihin on liittynyt esteettisiä ja taiteellisia päämääriä.
- 4) Osoittaa teiden käyttäjien, teettäjiä ja muiden asiantuntijoiden käsitysten yhteneväisyyksiä ja eroavuuksia.
- 5) Osoittaa suuntia, joihin Tielaitoksen kannattaisi edetä asiassa. Kokonaisuutena tutkimuksessa liikutaan kahdella päätasolla. Toisena toimii suurten teiden kokeminen yleensä, toisena teiden estetisointipyrkimysten vastaanotto eri käyttäjäryhmien parissa.

Empiirisesti tutkitut kohteet ovat olleet seuraavat:

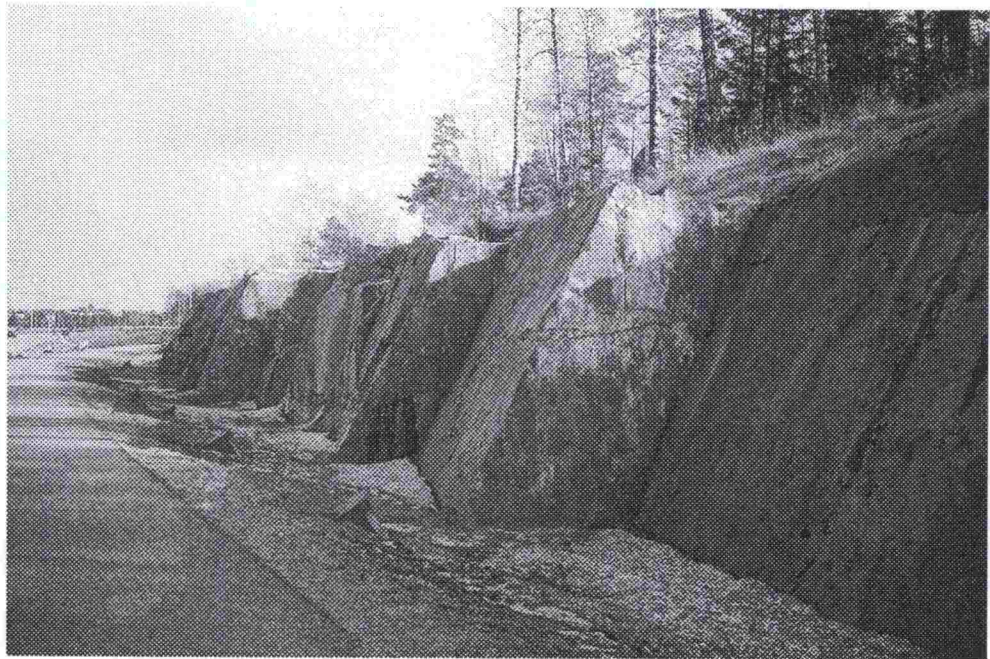
- Länsiväylä sekä erityisesti a) siihen liittyvä Hannu Sirenin kallioleikkausteos *Vastuu*, b) Anne Eerolan *Purje* ja c) väylän meluesteet ja sillat valaistuksineen. Länsiväylän osalta on tutkittu teiden estetisoinnin mahdollisuuksia, tien Espoolle luomaa imagoa ja liikennevälineen vaikutuksia tiekokemukseen.
- Turunväylä maisematienä. Turun tiessä on keskitytty autoiluun kokemuksena ja sen luomiin autoilutilanteeseen. Samalla on pyritty saamaan selville, missä määrin ajajat ylipäänsä kiinnittävät huomiota tieympäristöön (vai vaatiiko ajaminen itsessään kaiken huomion). Länsiväylän kokemista on verrattu Turunväylään.

Länsiväylään kuuluva Otaniemen liittymä on itsessään massiivinen ja sen keskikohtaa osoittavaa "purjetta" on vaikea olla huomaamatta. Purje edustaa perinteistä, "objektuluonteista" julkista taidetta. Se on voimakkaasti paikkaansa sitoutunut. Liittymään kuuluva Hannu Sirenin kallioleikkaus on puolestaan esimerkki kuvanveistosta, johon sisältyy pyrkimystä taiteellisen tuottamisen kytkemiseksi elimellisesti tiensuunnitteluun ja rakentamiseen. Molemmat taideteokset toimivat ympäristön osana samalla kun ne vetävät ympäristön piiriinsä osaksi itseään. Länsiväylän meluaidat ja siltarakennelmat jäsentävät tien lähimaisemaa. Tarkastelussa on ajallisesti rajoitettu vuoden 1996 syksyyn mennessä toteutuneeseen tilanteeseen.



Anne Eerolan teos "Purje" Länsiväylällä Otaniemen liittymässä.

Toinen kohde, Turunväylä edustaa ns. maisematietä, jossa tie esiintyy esteettisenä kokonaisuutena lähtien ympäröivästä maisemasta ja maastosta sekä tien niihin sovittamisesta. Väylän tarkasteltu osuus erkanee kiinteähköstä kaupunkirakenteesta kuten Länsiväyläkin



Hannu Sirenin kallioleikkaus Länsiväylällä.

ja liittyy osin myös vesimaisemaan. Myöhemmällä osuudella, Veikkolan ja Nummelan kohdalla, voimakas maasto ja suhteen luominen siihen on ollut lähtökohtana vailla estetisoituja lisärakenteita, kuten meluaitoja. Kohteessa tärkeää osaa näyttelevät kallioleikkaukset.

1.3 Tutkimuksen toteutustapa ja käytetyt menetelmät

Tutkimus on toteutettu kirjallisuustutkimuksena ja empiirisiin kohteisiin liittyvinä haastatteluina. Kirjallisuustutkimuksen avulla on luotu pohja sekä teiden suunnittelun muuttuvien estetiikkakäsitysten että valmiiden tieympäristöjen kokemisen tarkastelulle.

Länsiväylästä on haastateltu sekä tien eri käyttäjäryhmiä että viittä suunnittelun asiantuntijaa. Turunväylän käyttäjähaastattelut ovat koskeneet yksinomaan autoilijoita, koska tarkasteltujen väyläosuuksien varrella ei ole tietä seurailevia kevyen liikenteen reittejä eikä merkittäviä paikallisia bussilinjoja.

Käyttäjähaastattelut on tehty 15–30 minuuttia kestäneinä puhelinhaastatteluina. Länsiväylästä on haastateltu yhteensä 31 tienkäyttäjää ja kuutta tien varressa asujaa. Haastattelut olivat valtaosaltaan espoolaisia. Heistä 15 käytti Länsiväylää pääasiassa autoilijana, yhdeksän pyöräilijänä ja/tai kävelijänä ja seitsemän bussilla liikkujana. Haastatelluista 21 oli naisia ja 16 miehiä. Viidestätoista autoilijasta seitsemän oli korkeakoulututkinnon suorittaneita, muista viisi.

Turunväylän käyttäjät asuivat varsin laajalla alueella Helsingistä Kauniaisiin, Veikkolaan, Nummelaan ja Lohjalle asti. Monet heistä olivat pitkän matkan autoilijoita. Turunväylästä on haastateltu 13 autoilijaa, joista kahdeksan oli miehiä ja viisi naisia. Kolmestatoista neljä oli korkeakoulututkinnon suorittaneita.

Autoilijat on tavoitettu poimimalla rekisterinumeroita väylien varrelta eri ajankohtina. Länsiväylän käyttäjistä bussimatkustajat, kävelijät sekä pyöräilijät tavoitettiin suoraan liikenteestä. Tapiolan Sateenkaari-korttelin asukkaisiin otettiin yhteyttä rappukäytävistä saatujen nimien perusteella.

2 TIEN ESTETIIKKA JA TIETAIDE

Martti Honkanen

Tutkimusosuuteni lähtökohta oli kirjallisuustutkimus tien estetiikasta ja erityisesti tietäiteestä. Niistä on julkaistu tutkimuksia ja muuta materiaalia kuitenkin tavattoman vähän. Uutiset ja mielipidekirjoitukset yksittäisten tiehankkeiden lähtökohdista ja vaikutuksista ovat siten myös erittäin tärkeää lähdemateriaalia, vaikka ne yleensä ovatkin eräänlaista "estetiikkaa tietämättään".

Huomattavin osa tähän artikkeliin vaikuttaneesta kirjallisuudesta on sellaista kulttuurin- ja yhteiskuntatutkimusta, jota ei ole sidottu mihinkään erityiseen esteettiseen näkökulmaan. Tarjoan siis pikemmin assosiatiivisia lähtökohtia ja haasteita uudentyyppisille kysymyksenasetteluille kuin tutkimusalueen systemaattista kartoitusta. Vastauksista käyvät *jatkokysymykset ja tulevaisuusnäkymät*.

Varsinkin loppuosa tekstistäni on epätyypillistä kirjallisuustutkimusta, mutta tämän tutkimuskohteen luonteen vuoksi erittäin perusteltua toimenpide-ehdotusten ja visioiden kehittelyä.

2.1 Imago, tierakenteet ja tutkimus

Teiden rakentaminen vaikuttaa paitsi fyysiseen ympäristöön, myös ympäristön imagoon eli ympäristöstä muodostuvaan ja muodostettavaan julkiseen kuvaan. Lisäksi tienrakennus vaikuttaa oleellisesti rakennuttajan, suunnittelijan ja myös rakentajan imagoon.

Tielaitos toteaa omassa visiossaan *Tielaitos 1990-luvulla*, että "laitoksen toimintaa arvioidaan ympäristö-, maisema- ja kulttuuri-arvojen perusteella" (Tielaitos 1991). Samassa ohjelmassa Tielaitos näkee uhkinaan muun muassa ympäristön pilaantumisen ja oman imagonsa huononemisen. Se puolestaan johtaa organisaation toimintaedellytysten kaventumiseen. Uhat ovat yleisiä ja osin yhtäläisiä myös muille ympäristökysymysten kanssa toimimaan joutuville organisaatioille. Esimerkiksi metsäsektorilla imagouhat ovat jo koko toimintakulttuuria läpäiseviä tekijöitä.

Ympäristöhaitat ja imagon huononeminen on nähtävä toisiinsa linkittyvinä siten, että edellinen johtaa väistämättä jälkimmäiseen. Ympäristöhaittojen ehkäiseminen on yksi välttämätön ehto – joskaan ei ainoa – imagon huononemisen estämiseksi.

Eri tahojen, instituutioiden ja yksittäisten kansalaisten ympäristöön liittämät arvot ja arvoalueet ovat hyvin vaihtelevia. Siten esimerkiksi ympäristöhaitat saavat erilaisia merkityk-

siä aina sen mukaan, mitkä ovat ne keskeiset arvot, joiden katsotaan liittyvän ympäristön laatuun. Siksi toimijan imagon kehitys on ainakin osittain sopimuksenvaraista. Toisaalta imagoa on mahdollista muokata myös omaa toimintaa koskevaan kriittiseen arvokeskusteluun. Tämä on huomattu yhä useammalla tuotantosektorilla ja toiminta-alueella.

Ympäristön arvoja luonnehtii paitsi jonkinasteinen sopimuksenvaraisuus, myös tarkastelunäkökulmien kirjo. Arvoiksi kutsutaan arkikielessä yhdessä ääripäässä teknisbiologisia tosiseikkoja. Esimerkiksi järvien happamoituminen on kielteinen ympäristöarvo, jolle on asetettavissa ainakin periaatteessa yksiselitteisiä mittareita ja raja-arvoja.

Toisessa ääripäässä taas ovat yksilön tai yhteisön "subjektiiviset" arvovalinnat, joille ei perinteisen luonnontieteen keinoin ole löydettävissä perusteita eikä yksiselitteisiä toteamiskeinoja. Ympäristökeskustelun näyttävimmät törmäykset ovatkin usein ns. tieteellisten tai muuten yleisesti hyväksytyjen ja yksilöllisten arvojen välisiä. Pelkkä keskustelu ja argumentointi ei riitä ratkaisemaan syntyviä kiistoja, jos ei ole ymmärrystä siitä, kuinka toisen osapuolen arvot ovat syntyneet.

Ympäristöön liittyvien ja liitettävien arvojen tarkastelu ilman tiettyä näkökulmaa on hahmotonta. Näkökulmien moninaisuus ei kuitenkaan tarkoita, että ne olisivat toisistaan riippumattomia tai toisensa korvaavia. Yhteiskuntatieteellinen ympäristötutkimus lähtee peruskysymyksestä: kuka määrittelee arvot, joiden toteuttamiseen tulisi tähdätä? Viime kädessä myös humanistiset tieteet, estetiikka ja taiteentutkimus joutuvat ottamaan huomioon ne käytännön tekijät, jotka antavat arvokäsitteille sisältöjä ja tärkeysjärjestyksiä. Näin siitä huolimatta, kuinka yleispätevänä humanistit erityyppiset arvot kulloinkin näkevät.

Tien estetiikassa tullaan kysymyksiin, joissa ei tunnu riittävän yhden tieteenalan kautta tapahtuva tarkastelu. Tekniikan ja luonnontieteen tutkimukseen on voitava yhdistää yhteiskuntatieteellinen ja humanistinen tutkimusote. Ympäristöproblematiikassa on nykyään jo niin suuri näkökulmien määrä, että pyrkimys tietyn ongelman "täydelliseen" tarkasteluun ja ratkaisemiseen alkaa olla mahdotonta. On syytä ennakoida syntyviksi uusia erikoisalvoja, jotka eivät noudata tieteidenvälisiä rajoja vaan hakevat metodinsa nimenomaan tieteiden välistä. Tien estetiikkaa on syytä pitää tällaisena erikoisalana.

Kun seuraavassa tarkastellaan kuitenkin erityisesti esteettisiä arvoja sekä niiden konkretisointia ja hyödyntämistä tienrakennuksessa, on painotettava lähtöoletustani, jonka mukaan esteettiset arvot ovat vuorovaikutuksessa ja riippuvuussuhteissa muihin arvoalueisiin. Tämä tarkoittaa, että vaikka otamme esteettisen näkökulman tienrakennukseen, emme voi sulkea muita arvoalueita tarkastelun ulkopuolelle. Näkökulman valinnan ongelmaksi ei nouse niinkään eri arvoalueiden tärkeys tai ensisijaisuus, mutta kylläkin itsekriittinen kysymys esteettisen näkökulman käyttökelpoisuudesta ja hyödystä eri yhteyksissä.

2.2 Tierakenteet kulttuurisena tutkimuskohteena

Teiden rakentamisen imagomerkitys on yksi kulttuurinen merkitystaso. Imagoa voidaan pitää tällöin tietyille kohderyhmälle suunnattuna julkisena mielikuvana, jonka luoja pyrkii hyödyntämään omia toimintamahdollisuuksiaan ja houkuttelemaan kohderyhmän myös toimimaan halutulla tavalla (Norvasuo 1993; 1994a; 1994b). Esimerkiksi Tielaitos pyrkii vaikuttamaan toimintansa julkisen mielikuvan muodostumiseen niin, että kuva tuottaa

tavalla tai toisella etua. Tutkimuskohteeksi tulee siten kuvan muodostamisen ja muodostumisen periaatteiden lisäksi kuvan todenmukaisuus ja sitä kautta edelleen toiminnan uskottavuus.

Todenvastaiseksi tai epäuskottavaksi havaittu mielikuva ei tuo toimijalle haluttua etua, ja joissain tapauksissa se voi esimerkiksi tahattoman parodian kautta kääntyä kohdettaan vastaan. Esimerkiksi Paavo Väyryselle viime presidentinvaaleissa tehty imagomuutos ei vakuuttanut tai ehtinyt vakuuttaa kohderyhmäänsä (äänestäjät) uskottavuudellaan.

Samoin useat metsäalan yritykset ovat joutuneet imagonsa kannalta epäuskottavaan asemaan hyvinkin yllättävien kohderyhmien taholta, kun ne 1990-luvun puolivälissä äkillisesti ryhtyivät ajamaan metsien suojeluarvoja. Taannoisessa Valtimon metsäkiistassa (syyskuu 1996) metsänmyyjät syyttivät metsäyhtiöitä luonnonsuojelijoita myötäileviksi terroristeiksi, kun yhtiöt lakkasivat ostamasta kiistanalaisilta hakkuulohkoilta kaadettua puuta.

Tierakenteiden ja teiden ylläpidon imagomerkitysten tutkiminen jää kuitenkin vaillinaiseksi, jos se käsitetään vain keinoiksi kartoittaa julkisen kuvan parantamisedellytyksiä. Siinä tulisi pikemminkin ottaa käyttöön keinot, jotka soveltuvat yhteen yhteiskunnan mielipideilmaston ja ekologisesti kestävästä tienpidon.

Tällöin käyttäjien vastaanotto tai laajemmin yleinen mielipideilmasto toimii imagomerkityksestä erillisenä merkitystasona, vaikka se onkin imagon rakentamiselle välttämätön edellytys. Sen vuoksi myös käyttäjien käsityksiä tieympäristöistä, pyrittiinpä niiden pohjaksi luomaan julkista kuvaa tai ei, olisi jatkuvasti tutkittava. Tutkimuksellista taustaa on soveltaen saatavissa myös taiteen vastaanottotutkimuksista sekä ympäristöristiriitojen tutkimuksista.

Käyttäjät arvioivat tieympäristöjä jatkuvasti. Arvot saavuttavat kuitenkin melko harvoin tietoisien kannanoton asteen. Arkipäivän vastaanoton merkitystaso kohtaa imagonluomisen kuitenkin silloin, kun käyttäjien vielä ehkä jäsentymätön kokemusmassa aktivoituu imagon uskottavuuden testiksi käyttäjän joutuessa imagovaikuttamisen kohteeksi. Toisin sanoen kun käyttäjä huomaa häntä varten luotavan ympäristökuvaa, hän ryhtyy testaamaan kuvan uskottavuutta.

Imagoista erillisenä voidaan edelleen tutkia tieympäristöjen yleistä kulttuurista merkitystä, siis tietyistä tekijästä, imagonluojasta tai käyttäjästä riippumattomasta yhteisöllisestä vaikuttavuudesta. Esimerkiksi autokulttuurin ja (vapaan) liikkumisen merkitys yhteiskunnassamme on valtava niin myönteisten kuin kielteistenkin seuraamusten kannalta. Seuraamusten ja merkitysten kirjo ulottuu filosofisista arvopohdinnoista aina yhteiskuntatalouden kannattavuuslaskelmiin.

Tienrakennus ei esimerkiksi perustu ensisijaisesti filosofisille arvo-kannanotoille yksilön vapaan liikkuvuuden puolesta, mutta aktiivinen tienrakennuspolitiikka tuottaa epäsuoria arvokannanottoja myös liikkumismahdollisuuksien lisäämisen tai rajoittamisen puolesta. Näin tienrakennuksen ongelmakentässä rakennuspäätösten valmisteluun kietoutuu väistämättä myös yleinen arvofilosofinen aines, ja sen olisi syytä näkyä tiehankkeiden perusteluissa myös käytännössä.

Tieympäristöjen ja niiden liikennesuoritteiden haittavaikutusten arviointi ja tutkimus ei ole vain tekninen vaan myös kulttuurinen kysymys. Varsinaisten mitattavien yhteiskunta- ja

ekologisten haittojen lisäksi on huomattava liikkumisen aiheuttamat muutokset ihmisen ympäristösuhteeseen: ympäristön kokemiseen ja ympäristöasenteisiin. Liikkeessä olemisen vaikutuksia esimerkiksi maiseman kokemiseen on tarkasteltu vasta vähän¹; se voisi olla yksi koekenttä, jossa juuri tetaide voi toimia käytännön laboratoriona. Asiasta enemmän kohdassa 2.5.

Tieympäristöjen suorien ja epäsuorien haittojen vaikutukset ympäristöasenteisiin on myös alati muuttuva tutkimuskohde. 1970-luvun öljykriisin jälkeen muun muassa autoteollisuus muutti omia ja vähitellen myös asiakkaidensa asenteita energiankulutukseen. Tienpidolla itsellään on runsaasti keinoja vaikuttaa ympäristöasenteisiin. Esimerkiksi nopeakulkuisten teiden eduksi yhteiskuntataloudessa jää ajansäästö. Se on kuitenkin suhteutettava muun muassa lisääntyvään energiankulutukseen ja (yleensä) yksipuolistuvaan tieympäristön kokemiseen.

2.3 Tierakenteiden perinteinen estetiikka

Esteettinen näkökulma tienrakennukseen ei ole aivan uusi asia, vaikkakaan se ei ole ollut jäsentyneenä tai keskeisenä tekijänä teiden suunnittelussa ja rakentamisessa². Esimerkiksi teiden linjaus maastoon edellyttää aina esteettisiä valintoja. Voi myös pohtia, kenen valintoja toteuttavat monet alunperin karjapolkuja seurailevat kylätiet, joilla nykyään on usein huomattavaa maisemallista arvoa! Esteettisillä valinnoilla ei tässä perinteisessä merkityksessä ole mitään tekemistä sen kanssa, ovatko valintojen tekijät aiemmin saaneet lainkaan koulutusta visuaalisessa muodonannossa tai kuvataiteessa vai eivät.

Tällainen tekijän *esteettinen tietämättään* -näkökulma rinnastuu moniin muihin toimintoihin. Esimerkiksi amatööritaide ja monet arkipäivän harrasteisiin ja puuhasteluun liittyvät toiminnot vaativat esteettisluontoisten valintojen tekemistä, päivästä toiseen. Myös useissa teknisissä pidetyissä ammateissa saattaa ammattikuva sisältää jatkuvaa tiedostamattomien esteettisten valintojen tekemistä.

Näkyvämmiin esteettisiin ja myös taiteellisiin tekijöihin tienrakennuksessa ja tieympäristöjen suunnittelussa on nostettu esille parinkymmenen viime vuoden aikana. Kehitys on ollut yhtenevä muihin ympäristön käsittelyn sektoreihin: metsänhoitoon, yhdyskuntasuunnitteluun ja sosiaali- ja terveysalojen hoitoympäristöjen kehittämiseen.

Tiesuunnittelu voidaan nähdä väyläarkkitehtuurina, mikä kytkee sen tietoisesti arkkitehtuurin kautta myös esteettisiin ja taiteellisiin ammattitavoitteisiin. Arkkitehtien ja maisema-arkkitehtien osallistuminen tiesuunnitteluun onkin ollut jonkinlainen oire lisääntyvästä tietoisesta ympäristön kokemuksellisten ja muiden ei-mittattavien ominaisuuksien korostamisesta suunnitteluprosessissa.

On kuitenkin korostettava, että ei ole mitään sellaisia yleisiä ja yksiselitteisiä esteettisiä ominaisuuksia, jotka olisivat jokin ympäristösuunnittelun viisasten kivi. Estetiikan oma alkuperäinen merkitys "aistitietona" on varsin suppea ja hedelmätön näkemys. Siten

¹ Tosin ks. Aura (1989); Selberg (1992) ja Tielaitos (1994b). Ks. myös Kalanti (1997a & 1997b).

² Alaa sivuaa Suomessa jo Jaatinen (1967). Ulkomaisesta vanhemmasta tuotannosta ks. U.S. Department of Transportation (1980).

esimerkiksi tieympäristöjen estetiikkaa ei voi jäännöksettä palauttaa yksittäisen ihmisen aistien välittämään informaatioon. Oleellista on, että esteettinen kokeminen sisältää myös tiedollisia ja muita kulttuurisidonnaisia tekijöitä.

Muotoilijoiden ja designin osuus tieympäristöjen suunnittelussa on korostunut viime vuosina etenkin taajamaväylien ja katujen suunnittelussa ja toteutuksessa. Opasteiden ja muiden liikenneviestimien näkeminen kokonaisvaltaisena ja mahdollisimman korkeatasoisena väylien ympäristögrafiikkana odottaa kuitenkin vielä tuloaan. Yksi tieympäristögrafiikan liitännäinen ovat erilaiset mainokset; niiden kytkeminen ympäristögraafiseen kokonaisilmaisuuksiin ontuu yleisesti.

Teiden ja liikenteen tuottamien haittojen vähentämiseksi on etsitty ratkaisuja, joissa rakenteelliset ja esteettiset tekijät toimisivat yhdessä. Yksi pisimmällä olevista alueista on meluhaittojen vähentäminen. Liikennemelun torjuntaan tarkoitettuista aidoista, valleista ja muista rakenteista on myös Suomessa järjestetty useita kilpailuja visuaalisten alojen ammattilaisille.³ Länsiväyläänkin on liittynyt meluntorjuntaan paneutunut arkkitehtuuri-kilpailu vuonna 1989.

Siltojen estetiikka on herättänyt kiinnostusta niin Suomessa kuin muuallakin maailmassa. Liikenneväylien siltarakenteet ovat sikäli helppo kohde esteettiselle ajattelulle, että ne ovat rajattuja kohteita kuten perinteiset kuvataiteen tai muotoilun tuotteet. Näkisiltaestetiikan hyvänä lähestymiskeinona tienpidon yleiseen esteettiseen ja kulttuuriseen problematiikkaan.⁴

Sillat ovat usein näyttäviä, jopa mykistäviä, mikä tekee niistä otollisia esittelykohteita ja julkaisujen aiheita. Tällä on huomattava imagomerkitys. Toisaalta siltojen eettiset ongelmat ovat kuitenkin olemassa aivan kuin muissakin ympäristökohteissa. Tuoreehko esimerkki on lossin korvaaminen sillalla Puumalassa. Monipuolisista – myös esteettisistä ja maisemallisista – perusteluista huolimatta sillan sopeutuminen miljööseen aiheutti kii-vasta keskustelua.

Kokonaisuutena tienpidon monet haitat ovat silti perinteisesti olleet pelkästään teknologisten ja taloudellisten ratkaisuyritysten varassa. Esimerkiksi pakokaasupäästöjen ja muiden syntyvien saasteiden eliminoinnissa esteettinen näkökulma ja taiteen mahdollisuudet tuntuvat ensi näkemältä vähäisiltä. Pyrin osoittamaan, että niin ei välttämättä ole.

2.4 Tierakenteiden uusi estetiikka

Tienrakennuksessa käytetyt tietoiset esteettiset tekijät ovat painottuneet visuaaliseen kokemukseen. Tieympäristö on kuitenkin moniaistinen – kuten ympäristöt yleisesti – siinä merkityksessä, että visuaalisuuden ylivallasta huolimatta tiellä liikkuja joutuu reagoimaan tilanteisiin joskus kaikilla aisteillaan. Ensimmäinen haaste tienrakennuksen estetiikalle

³ Ks. Tielaitos ym. (1994a), joka on tähän mennessä laajin kilpailumuotoinen meluestehanke. Ks. myös Honkanen (1994), jossa esitellään Lahden Taideinstituutin meluvallikilpailun toteutettu teos. Edelleen tätä kirjoitettaessa on käynnissä VT 17 varrella (Joensuu – Ylämylly) kutsukilpailu Kuuselan meluvallista (Joensuun kaupunki ja Pohjois-Karjalan läänin taidetoimikunta), jonka tulokset ratkeavat toukokuussa 1997.

⁴ Ks. esim. Transportation Research Board (1994) ja Tielaitos (1993).

onkin moniaistisuuden huomioonottaminen. Esimerkiksi moottoripyöräilijät korostavat usein moottoripyörällä liikkumisen autoilua parempaa *tuntumaa* tiehen. Kyse ei ole pelkästä kuvakielestä, vaan tien pintarakenteen kokeminen on liikkujalle aistimisen asia – tuntoaistin.

On sopimuksenvaraista, milloin puhumme "taiteesta" ja milloin "esteettisistä keinoista" teiden rakentamisessa. Perinteisessä estetiikassa "esteettinen" on ollut "kauneuden" kattokäsite, jonka alle myös "taide" on sovitettu. Uudemman estetiikan mukaan taas käsitteiden merkitysalueet ovat vain osittain päällekkäiset⁵. Puhuessani "tien estetiikasta" viittaan ensi sijassa estetiikkaan tutkimusalueena, ja siten se on kattokäsite niin teiden kauneuden kuin tietaitteenkin tarkastelulle.

Käsittelen taiteen ammatillisia mahdollisuuksia tienrakennuksessa laajasti, ja ilmaus "tietaide" tarkoittaa jatkossa oleellisesti laajempaa toimintaa kuin perinteiset taidekäsitteet antavat myöten. En puutu terminologisiin ongelmiin enempää, vaan käytännön toiminnan kuvauksessa ja ideoinnissa on syytä keskittyä oleellisempiin asioihin.

Tien suunnittelun, rakentamisen ja käytön näkeminen tekijöiden ja kokijoiden kommunikaationa – tuotantoproduktiosta käyttäjän kokemukseen – antaa mahdollisuuksia luonnehtia tien estetiikan uusia pyrkimyksiä. Listaan seuraavassa eräitä näkökohtia *tekijän* näkökulmasta lähtien. Tierakenteiden esteettistä kokemista taas tarkastellaan seuraavissa luvuissa.

- 1) Tieympäristön suunnittelua ja väyläarkkitehtuuria voidaan pitää *kokonaisvaltaisena ympäristötaideteoksena*. Kohteen laajuus ei sinänsä ole ongelma, vaan ajatus-tottumusten muuttaminen. Esimerkiksi kaavoituksessa on jo käytetty ainakin opetusprojekteissa keinona asemakaavan suunnittelua *veistoksena* tai oikeammin veistoksen kaksiulotteisena projektiona.

Väyläarkkitehtuurilla kokonaistaideteoksena on historiallisia edeltäjiä; modernia käsitystä ympäristökohteiden näkemisestä kokonaistaideteoksena on tarkastellut muun muassa Yrjö Sepänmaa (1991, 59–81). Tienrakennuksen ja muiden taideinstituution ulkopuolisten toimintakulttuurien kohdalla on kuitenkin korostettava kokonaistaideteoksesta puhumisen olevan toiminnan kuvausta jäsentävä puhetapa, ei esimerkiksi yritys siirtää tienrakennus oleellisesti taiteen piiriin kuuluvaksi toiminnaksi.

- 2) Moniaistisuuden haaste edellyttää myös auditiivisten keinojen pohtimista. Kysymys on monitahoinen. Yhtäältä tarvitaan liikenteen melun eristämistä väylän ulkopuolelta käsin, siis esimerkiksi asuinalueiden meluntorjunnassa. Tästä on jo kokemusta myös tietaitteen tuotteistamisena⁶. Toisaalta väylän äänimaailma vaikuttaa väylällä liikkuvan kokemuksiin ja viihtyvyyteen. Esimerkiksi turvallisuusnäkökohtia voidaan yhdistää äänimaailman suunnitteluun ja hallintaan, vaikkapa hirvien lähestymisestä varoittavien merkkiänten avulla.

Liikennevälineiden kehittyminen matkustajan kannalta yhä äänettömämmiksi saattaa osaltaan olla negatiivinen turvallisuustekijä. Kun esimerkiksi henkilöauto muodostaa oman suljetun äänimaailmansa, jää tieväylän ja liikenteen viestintä helposti

⁵ Ks. Sepänmaa (1991, 11–57), jossa kauneuden käsitteen ehkä perusteellisin analyysi kotimaisessa tutkimuksessa.

⁶ Ks. edellä alaviite 3.

pelkkien visuaalisten keinojen varaan. Jatkossa olisi pohdittava sellaisen ääni-suunnittelun liittämistä tienpitoon, joka sovitaisi liikkujan väylän äänimaailmaan.

- 3) Vastaavasti ovat tuntoaistiin perustuvat tekijät olleet tienrakennuksessa lähinnä välttämätön riesa. Kuitenkin mukulakivikatujen perillisinä syntyneet tärinä- ja hidastusraidat ovat elementti, jossa liikenneturvallisuutta voi kehittää myös esteettiseltä (tunto- ja liikeaistin stimuloiminen) kannalta.

Teiden pintarakenne voi yleisemminkin toimia houkuttimena. En tarkoita perinteisiä suomalaisia sorateitä ensisijaisesti rallipolkuina, vaan yleensä harvinaisen hyvin ympäristöönsä istuvina kokemuksellisia reitteinä. Historia ja kansanperinne näkyvät soratiessä ja sen varrella – ja syventävät tien ja maiseman esteettistä merkitystä esimerkiksi matkailua ajatellen.

- 4) Ajatus tieympäristöstä kokonaisvaltaisen ympäristögrafiikan kenttänä avaa mahdollisuuksia käyttö- ja tuotegrafiikan sovelluksille. Paitsi liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, väylästä graafinen kokonaisilme on vahva imagotekijä, yltäen jopa tieympäristöjen kansainväliseen tunnettavuuteen ja tunnistettavuuteen. Tästä esimerkkinä vaikka E18-tien imagosuunnitelmat⁷.

Koska Suomessa on kansainvälisestikin korkeatasoista käyttögrafiikan ja visuaalisen viestinnän osaamista, voitaisiin ryhtyä kehittämään vaikka erityisiä imagoteitä, joiden kokonaisilme voisi liittyä esimerkiksi paikkojen identiteettiin tai tien pääasialliseen käyttötarkoitukseen. Tien suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa liikkuviin rahavirtoihin suhteutettuna korkeatasoinen ympäristögrafiikka olisi lisäksi erinomaisen edullinen tapa rakentaa imagoa.

- 5) Perinteisempäänkin kuvataiteeseen liittyvät tienrakennuksen kehittämismahdollisuudet ovat lähes käyttämättä huolimatta rakennuttajien ja suunnittelijoiden virinneestä kiinnostuksesta ja muutamassa maassamme toteutetusta laajahkosta tieympäristötaidekilpailusta⁸.

Erityisesti sitkeässä istuva käsitys kuvataiteen esineluonteesta on kiinnostava: kuinka päästä perinteisen taidekäsityksen ja toimintamallin yli ja ohi, siis sen, että tietylle paikalle tuodaan tai rakennetaan tietty taide-esine. Tietaide on tässä mielessä liikunut kuvanveistotaiteen traditiossa, ja juuri sen kehittämiseen tieympäristö on erityisen haastava.

- 6) Nimitystä *ympäristötaide* on käytetty tieympäristöihin liittyvissä tilauksissa ja kilpailuissa eri tavoin ja tavoittein. Kysymyksessä on yleensä ollut kuitenkin selvä perinteisen taidekäsityksen laajennus, mutta myös ympäristötaiteella itsellään alkaa jo olla visuaalisten taiteiden kentässä oma traditionsa ja omat rasitteensa.

Ympäristötaiteella tarkoitetaan nykyään jo niin monentyyppisiä asioita, että sen sisällöllinen hahmottomuus tai hajanaisuus saattaa jo syödä sitä myönteistä innovatiivista imagomerkitystä, joka ympäristötaiteeseen on viime vuosina totuttu liittä-

⁷ Ks. esim. Härö (1994). Kriittikiä hanketta kohtaan on esiintynyt runsaasti, ks. esim. Eskola (1996) ja Saavalainen (1996).

⁸ Ks. Tielaitos ym. (1994a; 1994b; 1995). Parhailaan on menossa VT 17:llä Joensuun Lentokentäntien liittymän ympäristötaidekilpailu, sekä ideakilpailu VT 3:n osuudesta Haaga – Kehä III.

mään. Tästä syystä esimerkiksi tiehankkeisiin liittyvien *taideproduktioiden kilpailuttamisessa on tavoite ja ohjelma määriteltävä niin selkeästi* ja haastavasti, että jo itse *kilpailu* voi sysätä liikkeelle taidekentän uudistumisprosesseja, jolloin saavutettava hyöty olisi maksimaalinen.

2.5 Tietaitteen muodoista

Imagotekijänä tetaide ei siis ole vain koristelemista tai ympäristön kaunistamista, vaikka se saattaa sisältää myös sellaisia tavoitteita. Asiaa on korostettava, koska taiteen rahoitusjärjestelmien muutokset ja heikennykset siirtävät joka tapauksessa vähitellen yhä useampia visuaalisten alojen taiteilijoita toimimaan yritysten ja muiden organisaatioiden toimeksiannosta. On nimittäin vaarana nähdä taiteen yrityksille tuoma imagohyöty ohuesti eräänlaisena kaunistamisena, yritysmeikkauksena. Ajatus on lyhytnäköinen.

Tietaitteen varsinaista lisäarvoa tuottava lähtökohta on sen sijaan taiteellisen tuotannon integroiminen tiesuunnittelun ja -rakentamisen kokonaisuuteen, olipa kyseessä uudistai perusparannushanke. Samoin riippumatta rakennuskohteen laajuudesta on taiteellinen produktio yhdistettävissä – ja syytä yhdistää – muuhun hankesuunnitteluun.

Ehkä yleisin tähänastinen tietaitteen muoto tai toteutustapa on perinteiseen kuvanveisto-taiteeseen lukeutuvien itsenäisten teosten tuottaminen ja sijoittaminen tieympäristö-kohteeseen. Tästä esimerkkeinä Suomessa ovat muun muassa Anne Eerolan *Purje* Länsiväylän ja Kehä I:n liittymässä Espoossa sekä eri tiepiirien levähdysalueilla kierrätetty Antero Toikan *Omega*. Kumpikin teos on kuitenkin – perinteisestä muotokielestään huolimatta – kiinnostava esimerkki. Eerolan teos on tuotettu juuri sijaintipaikkaansa varten, ja se toimii ainakin periaatteessa vahvasti paikkaansa identifioivana ja paikalle identiteettiä luovana maamerkinä.

Toikan teoksen merkitys taas perustuu ajatukseen kierrättää samaa taide-esinettä eri ympäristöissä, siis filosofisesti tavallaan käänteiseen lähtökohtaan kuin Eerolan teos. Tuontyyppisen taiteellisen yleispätevyyden kokeileminen suhteessa viime vuosikymmeninä vahvistuneeseen näkemykseen paikkaansa sitoutuneesta julkisesta taiteesta on provokatiivisen kiinnostava.

Erilaisten "itsenäisten" teosten lisäksi on jo jonkin verran tehty tieympäristöihin integroitua taidetta – taiteen tuottamisen tapahtuessa joko tiesuunnittelun, rakentamisen tai perusparannuksen tai ylläpidon yhteydessä. Esimerkkeinä Pekka Mannerin (VT 5, Kuopio), Kimmo Ojaniemen (VT 1, Turku) ja Hannu Sirenin (Länsiväylä, Espoo) tuoreet teokset, jotka kaikki liittyvät kallion käsittelyyn. Kalliota valoteoksena käsittelee Ekku Peltomäen toteuttama valtatie 6:n sisään tuloliittymä Porvooseen. Kalliroleikkausten tekniset mahdollisuudet asettavat rajoituksia teosten muotokielelle, joten ei ole odotettavissakaan, että ne olisivat visuaaliselta ilmeeltään mitenkään vallankumouksellisia. Kuitenkin tärkeintä onkin kokeilu, innovaatio, jossa määritellään reunaehdot tulevaisuuden tieympäristö-taiteelle.

Rauman ja Vaasan meluvallikilpailussa (1994), littalan Lasitie-kilpailussa (1994–1995) sekä Oulunsalon lentokentäntien kilpailussa (1995) haettiin jo kilpailuohjelman kautta uusia avauksia taiteeseen osana kokonaisvaltaista tieympäristösuunnittelua. Lähtökoh-ta on oikeansuuntainen, koska taitelijoiden suunnitelmat ovat valmiina käytettäväksi kokonaishankesuunnittelussa. Tämän tyyppisetkin kilpailut olisi kuitenkin syytä nähdä

eräänlaisena välivaiheena ja kuvataiteen ja muotoilun ammatillisena sisäänajona itse hankesuunnitteluun. Kilpailujen kautta jää nimittäin enimmäkseen saavuttamatta suunnitteluprosessiin osallistumisen vuorovaikutus, josta koituisi ammatillista lisäarvoa työn kaikille osapuolille.

Tielaitoksen LAIMA-projektin *Tieympäristön yleissuunnitelma* (Tielaitos ym. 1995) on ensimmäisiä hankkeita, jossa taiteellista produktiota on tehty rinnan muun suunnittelutyön kanssa. Ajatuksena on ollut sarjoittaa tiehankkeen (VT 6, osuudet Kärki-Joutseno ja Vesivalo-Mansikkala) risteysalueet siten, että ympäristötaide toimii yhtenä yhdistävänä tekijänä. Erittelen seuraavassa omasta näkökulmastani hieman hankkeen yksityiskohtia.

LAIMA-projektin risteysalueiden ympäristötaidesuunnitelmat lähtevät enimmäkseen ympäristötaiteen perinteestä, kuten esimerkiksi Ylämaantien risteys (yliäämämassoista muotoillut spiraalivallit) ja Joutsenonkankaan risteys (sorasta muotoillut ramppien vallit). Molemmat teokset on kuitenkin perusteltu selkeästi paikkaansa liittyyiksi.

Viipurintien risteysvärivalotorni muistuttaa lähtökohdiltaan Anne Eerolan *Purjetta*. Lauritsalan risteys ja Korvenkannan risteys taas ovat ympäristötaiteena "jättiveistoksia", itsenäisiä metallikonstruktioita. Kiinnostavuutta lisää Lauritsalan risteys teoksen kierrätysidea (käytöstä poistetut korkeajännitelinjojen sähköpylväät) ja Korvenkannan risteyksessä kasvillisuuden käyttö (köynnöskasvit pinnoittavat vähitellen metallikonstruktiot).

Risteysuunnitelmista jonkinlaista kokonaistaideteoksen ideaa (risteys teoksena) lähennee eniten Mälkiän risteys, jossa koko risteysalue rakentuu läpinäkyvien, ympyränkehän osia muistuttavien aitajaksojen ympärille. Toisaalta juuri tämä visuaalisesti kunnianhimoinen suunnitelma ei vaikuta rakentavan erityistä suhdetta sijaintipaikkaansa. Mutta toisaalta, pitäisikö aina?

Ajattelultaan pisimmällä on mielestäni Pulpin risteys ympäristötaidesuunnitelma. Siinä rakenteellinen ongelma (vanhan tien jyrkkäseinämäinen alikulkuväylä) ratkaistaan taiteellisen produktion avulla (tuetaan seinämät katkonaisilla ja lomittaisilla betonimuurin pätkillä). Ratkaisusta kasvaa lisäksi itsenäinen tilasarja, ja edelleen sekä kierrätysidea (osa muureista vanhoja, tarpeettomaksi käyneitä rakenteita) että kasvuteema (muurien nopeutettu sammaloituminen) vahvistavat kokonaisuutta.

LAIMA-projektin toteutusta seurailleen olisi jatkossa hyödyllistä käyttää ympäristötaidetta vastaavantyyppisten yleissuunnitelmien teossa. Lisäkustannukset ovat siinä vaiheessa pieniä, mutta saavutettavat edut jopa arvaamattoman suuria.

Edellisten esimerkkien pohjalta, tai niihin osin kontrastoiden, voisi kutsua tieympäristöön integroidun taiteen *toiseksi sukupolveksi* sellaisia taiteellisen tuotannon tapoja, joilla on paitsi ennakkoluuloton ja kiinteä yhteys tiesuunnittelun ja -rakentamisen prosesseihin yleissuunnittelusta lähtien, myös taiteen traditiossa selvä uudistava ja kyseenalaistava pyrkimys.

Toisen sukupolven integroitu tetaide on toistaiseksi vielä lähinnä visioiden ja karkeiden suuntaviivojen varassa. Yhtenä ajatuksellisenä lähtökohtana on ihmisen ympäristösuhteen moniaistisuus ja siihen liittyvä kokonaistaideteoksen idea. On tietysti huomattava, että ns. kokonaistaideteoksen ei sinänsä tarvitse olla kooltaan suuri tai moneen suuntaan rönstyilevä, vaan kyse on *tuotantoideologiasta*, joka voi toimia myös *pienissä ympäristökohteissa*.

Haluan lopuksi esittää lyhyesti ja ideanomaisesti, mitä (muuta) edellä mainittujen muotojen lisäksi tai jälkeen uusi tieteide on ja voisi olla. Luettelo ei tietenkään ole tyhjentävä, puhumattakaan että olisi jonkinlainen ohjeisto, vaan suuntaa antava ja jatkovisioiden vauhdittaja.

- 1) Ekologisten seikkojen ja tienrakennuksen monimutkainen suhde heijastuu väistämättä myös taiteelliseen produktioon. Ainakin kaksi asiakokonaisuutta on otettava huomioon:

Tienrakennuksen ekologiset haitat. Niiden minimoimisessa on vielä lähes käyttämätön voimavara eli kuvataiteilijoiden ja muotoilijoiden tekemä tuotekehittely. Esimerkiksi eläinten kulkureitit valtateiden ali (yli) sekä rakennustöiden aiheuttamat muutokset pintavesien virtauksessa voisivat mainiosti olla myös taiteellisen ongelmanratkaisun lähtökohtia, tietenkin yhteistyössä muiden asiantuntijoiden kuten ekologien ja maisemansuunnittelijoiden kanssa. Vastaavasti kasvien ekosysteemeille mahdollisesti aiheutuvia vaurioita voisi lähestyä muun muassa puutarha- ja kasvinjalostustieteen sekä taiteen yhteistyönä.

Tieliikenteen ekologiset haitat. Melun ja ilmansaasteiden torjunnassa käytettävien esteiden rakennusmateriaalien ja -elementtien kehittäminen voi edetä myös taiteellisenä produktiona. Esimerkkinä olkoon vaikka turpeen mahdollisuudet, jotka melu- ja ilmansaasteiden vähentäjänä ovat lähes tutkimatta. Turpeen tuotteistaminen esimerkiksi betonin kanssa toimiviksi tieympäristöjen rakennuselementeiksi on taas esimerkki materiaalispesialistien ja taiteilijoiden mahdollisesta yhteistyöstä.

- 2) Valon käyttö tieympäristöissä on paitsi funktionaalinen, myös esteettinen tekijä. Sekä luonnon- että sähkövalon käytöllä voidaan lisätä tieympäristöjen kiinnostavuutta samalla liikenneturvallisuutta kohentaen. Heijastavien tai tarvittaessa valoa absorboivien pintamateriaalien käyttö tai esimerkiksi auringon häikäisyä eliminoivat rakenteet ovat ideoita, joita tienrakennukseen integroitu ympäristötaide voisi edelleen kehittää.
- 3) Taajamien ja haja-asutusalueiden tieympäristöjen erot voivat olla yksi integroidun taiteellisen suunnittelun lähtökohta. Tieympäristössä liikkujan liikkumisnopeuden vaikutusta havaitsemiseen ja kokemiseen voidaan tarkastella ja testata myös taiteen avulla. Esimerkiksi liikenneturvallisuusviestien lähettäminen tiellä liikkujalle voi tapahtua perinteisten liikennemerkkien lisäksi monin tavoin.

Esimerkiksi mediataiteen keinoin voitaisiin kehittää merkinanto- ja viestinvälineiden havaittavuutta ja niiden välittämän informaation määrää ja saavuttavuutta tieympäristöissä, ja lisäksi vielä eri nopeuksilla liikkuvien tienkäyttäjien suhteen. Myös perinteisempi kineettinen kuvataide voi olla kokeilemisen arvoinen, kun lähetetään visualisoituja viestejä erityyppisissä tieympäristöissä.

- 4) Kokonaisvaltaisen ympäristögrafiikan mahdollisuudet tiesuunnittelussa ovat lähes käyttämättä. Imagomerkitysten lisäksi on ympäristögrafiikalla merkityksensä myös liikenneturvallisuudelle sekä yhdelle tietuotteen myyntikeinolle eli *liikkumisnautinnolle*! Mainokset ja muut suoraan liikenneviestintään kuulumattomat kohteet ovat graafisesti toki yhtä haastavia kuin liikenneviestitkin. Yritysten olisi ymmärrettävää, että niin mainosten kuin liikenneviestienkin yleisen tason kohentuminen olisi niin mainostajan kuin tienpitäjänkin etu.

Taajamista ja taajamien ulkopuolisista kadun- ja tieympäristökalusteista on tehty selvityksiä, ja muotoilun, arkkitehtuurin ja taiteen ammattilaisia on käytetty myös suunnittelutehtävissä. Myös tässä esinesuunnitteluun ja muotoiluun liittyvässä tehtäväkentässä on tilaa uusille innovaatioille.

- 5) Levähdys- ja pysäköintialueet ovat erityisen kiinnostava kohde tietäiteen kannalta. Tieväylillä taiteellista produktiota rajoittavat liikenneturvallisuuskohdat: ei kokemuksellisesti liian virikkeellistä ympäristöä, jotta keskittyminen liikkumiseen ei häiriinny). Ensimmäinen kilpailu näistä lähtökohdista onkin jo järjestetty.

Levähdysalueilla asia kääntyy päinvastoin: liikkujat olisi houkuteltava pitämään tauko ja virkistäytymään. Levähdysalueista voisikin kehittää tietäiteen vapaata kokeilulaboratoriota.

Myös tienpitäjälle kuulumattomat pysäköinti- ja huoltoalueet kuten huoltoasema- ja polttoaineen jakelu ympäristöt tulisi ketjuttaa väylästä yleisilmeeseen sopiviksi. Tässä jälleen yrityssektorin havaitsema imagomerkitys ja siihen liittyvä sponsori-raha voisivat luoda yhteistyömahdollisuuksia ympäristösuunnittelun, teknisen osamisen ja tietäiteen välille.

2.6 Tienpito ja taiteellinen tuotanto

Käsittelen seuraavassa toimenpiteitä esteettisen näkökulman sisällyttämiseksi teiden suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon. Käsitykseni mukaan taiteellisen tuotannon yhdistäminen osaksi tienpitoa edellyttää ammattikäytäntöjen muutosten lisäksi asenteellisia muutoksia. Esimerkiksi visuaalisten alojen taiteilijoiden perinteinen ammatitaito, asenteesta puhumattakaan, ei aina riitä työskentelyyn monialaisissa yhteisprojekteissa. Tarkoitan tällä sellaista kapeaa ja myös teknistä taidenäkemyä, jollaista esimerkiksi suomalaiset taideoppilaitokset ovat välittäneet viime vuosikymmeniin, jopa viime vuosiin saakka. Kuitenkin taiteen näkeminen kulttuurisena ja yhteiskunnallisena vaikuttamisena tuo väistämättä mukanaan haasteen taiteen soveltamisesta ja tuoteistamisesta ympäristön esteettisten ongelmien ratkaisuihin.

Teknistaloudellisessa ammattitraditiossa (esim. insinööritieteet, ekonomia, osin arkkitehtuuri) taas usein on uusi ajatus asennoitua taiteeseen ja kulttuuriin tuotannon tekijänä ja yhteiskuntatalouden voimavarana. Paras tapa karsia ennakkoluuloja on osoittaa konkreettisesti se lisäarvo, jonka taiteen ammattilaiset voivat yhteiskunta- ja ympäristösuunnitteluun tuoda.

Lisäarvo on osoitettava ennen muuta yhteisprojekteilla, joissa taiteen ammattilaiset ovat alusta alkaen mukana. Perinteinen *estetisoinnin* eli koristelun tai ympäristömeikkauksen leima on saatava taiteelta pois, tai oikeastaan paremmin osoitettava, että se ei ole ainoa eikä varsinkaan tässä ajassa erityisen toimiva tapa nähdä visuaalisten taiteiden mahdollisuudet.

Taiteilijat työskentelevät usein ongelmälähtöisesti: pitkäjänteinen työ ja lopputulos ovat asetetun ongelman ratkaisu. Jatkossa, laajentamalla näkökulmaa, voidaan kaikkeen ympäristön rakentamiseen, säilyttämiseen ja ylläpitoon liittyvät ongelmat nähdä myös taiteellisen ongelmanratkaisun käynnistäjinä.

Pitkällä aikavälillä avainasemassa asennemuutosten synnyttäjänä on koulutus. Ammattikorkeakoulujen rooli työelämään orientoituneina korkea-asteen oppilaitoksina on se suunta, jolta on asenne-kasvatuksessa eniten odotettavissa. Monialaisessa ammattikorkeakoulussa varsinkin taide-, muotoilu- ja muut kulttuurialat ovat muutoksen agentteja; myös rakennuttajien kannattaisi hyödyntää uutta asenneajattelua ja toimia varsinkin ammattikorkeasteen kanssa yhteistyössä todellisissa hankkeissa.

Taiteellisen tuotannon ja yleisemmin kulttuurin tuotteistamisen resurssointi osaksi tienrakennusta on tietysti myös käytännön ongelma. Ns. prosenttiperiaate – että rakennushankkeisiin ohjatuista resursseista tietty osa varattaisiin jälkikäteen tehtäviin taidehankintoihin – on vanhanaikainen eikä sitä paitsi ole toiminut käytännössä.

Liikelaitostuvan Tielaitoksen olettaisikin olevan entistä helpompaa käyttää taiteen ja muotoilun ammattilaisia tiehankkeiden suunnittelussa lähtien aivan tavallisesta yrittäjien välisestä yhteistyöstä. Yksi mahdollisuus uuteen ajatteluun totuttautumisessa on käyttää korkea-asteen oppilaitosten työharjoittelu- ja koulutushankkeita suunnitteluyhteistyössä. Esimerkiksi Pohjois-Karjalan ja Lahden ammattikorkeakoulujen kuvataiteen ja muotoilun koulutusohjelmat ovat toimineet yksittäisissä hankkeissa yhteistyössä julkisten ja yksityisten rakennuttajatahojen kanssa. Ammattikorkeakoulujen etuna on lisäksi samasta oppilaitoksesta löytyvät korkea-asteen liike- ja yritystalouden ja tekniikan koulutus sekä asiantuntemus.

Rakennuskohteiden ympäristötaidekilpailut ovat resurssointimielessä ja siirtymäkauden ilmiönä järkeviä, sillä niiden kautta saadaan kustannuksia jaettua ja uutta ajattelutapaa ja asennetta ajettua sisään niin taiteen kuin tekniikankin ammattilaisille. Lopullisena tavoitteena on luonnollisesti oltava kuitenkin taideammattien täysimittainen näkeminen lisäärvä tuottavana ja innovatiivisena tuotantotekijänä yhteiskunnassamme.

3 TIE ESTEETTISENÄ KOKEMUKSENA

Carita Päivänen – Jani Päivänen

Tässä luvussa esittelemme tutkimuksen empiirisen osuuden lähtökohtia, jotka liittyvät estetiikan perinteeseen, sosiologiaan ja kulttuurintutkimukseen. Tutkimuksen ensimmäinen empiirinen osa, joka käsittelee uusitun Länsiväylän vastaanottoa tienkäyttäjien keskuudessa, on esitelty luvussa 4. Länsiväylä-haastatteluissa pääteemana (ks. liite 2) oli itse tie näkymineen, viimeaikaisine muutoksineen ja uudentyyppisine rakenteineen. Lisäksi tarkastellaan eri liikennevälineillä matkustavien suhtautumista Länsiväylään ja teiden estetisointiin. Luvun lopussa siirrytään joidenkin esimerkkitapauksien tarkastelun avulla hieman syvemmälle havaitsemisen ja estetisoinnin kysymyksiin. Luvussa 5 esitellään vertailukohteen, Turunväylän, käyttäjähaastattelut. Tien luonteen vuoksi sen käyttäjistä haastateltiin vain henkilöauton käyttäjiä – sekä ammatti- että muita autoilijoita. Näissä haastatteluissa painotettiin enemmän autoilua kokemuksena ja tilanteena. Tämän jälkeen, luvussa 6, vertaillaan ”maallikoiden” näkemyksiä näistä kahdesta tiestä arkkitehtuurin asiantuntijoiden ja toisaalta tien ”tuottajajaportaan” eli Tielaitoksen kahden suunnitteluttajan näkemyksiin.

Läpi estetiikan historian on pohdittu, mitkä asiat voivat olla esteettisen tarkastelun ja tutkimuksen kohteina. Ympäristöestetiikan suomalainen keskushahmo Yrjö Sepänmaa on todennut, että mikä tahansa voidaan ottaa esteettisen tarkastelun kohteeksi (Sepänmaa, 1991, 54). Pitkään esteetikot kuitenkin keskittyivät käsiteanalyysiin sekä taiteen ja kritiikin teorioihin, jopa niin että heidän voi sanoa – laajasti ottaen – vältäneen reaali maailman asioiden tutkimista. Yksi ensimmäisistä ympäristöestetiikoista, Harold Osborne, valittikin vuonna 1962, ettei ”nykyisillä estetiikan kirjoilla ole mitään kouriintuntuvaa sanomista luonnonkauneudesta”, minkä hän näki pitkäaikaisen taantumisen seurauksena. Varhaiset ympäristöestetikot lähtivät korjaamaan tilannetta luomalla kiinnityskohtia taiteen tutkimuksen ja luonnontutkimuksen välille.

1980–90-luvuilla on puhuttu yhä enemmän *soveltavasta estetiikasta* osallistuvana ympäristötiedon alana (esim. Haapala et al. 1995; Häyrynen & Immonen 1996; Sepänmaa, 1995). Soveltavuudella tarkoitetaan sitä, että pyritään ratkaisemaan todellisen elämän ongelmatilanteita.

Keskeisiä sovelluksia ovat luonnon- ja rakennetun ympäristön arviointiin ja käsittelyyn liittyvät tehtävät. Yrjö Sepänmaa on eri yhteyksissä rinnastanut taiteen ja ympäristön estetiikan samanarvoisina tutkimuskohteina. Silloin ympäristöä tarkastellaan ikään kuin taideoteksena. Tässä on nähty myös ongelmia: esimerkiksi Wolfgang Welsch katsoo että taidefilosofia edelleen hallitsee estetiikkaa liiaksikin. Hän ehdottaa että estetiikka palautettaisiin havainnon tai aistimellisuuden filosofiaksi (Hero 1996, 21). Vastaavalla tavalla

Arnold Berleant haluaa purkaa käsitystä ympäristöstä havaitsijan ulkopuolisena todellisuutena. Hänen mukaansa mitään ympäröivää, ulkopuolista maailmaa ei ole. Ympäristöestetiikan kohde ja metodi on hänen mukaansa muotoutunut liiaksi "maiseman katsomisen" mallin mukaan, jossa maisema käsitetään yksittäisenä visuaalisena rakenteena. Sen sijaan:

"Maisemaan astuminen ja siihen osallistuminen vaativat kaikkien aistien mukanaoloa. Aktiivisena, sitoutuneena osallistujana lähestymme maisemaa omien merkityssisältöjemme ja havaintojemme kautta, olkoon maisema sitten osaksi tai kokonaan ihmisen muovaama, esimerkiksi kaupunki." (Berleant 1995, 70)

Kun korostetaan taiteen ja ympäristön tutkimuksen välisiä yhteyksiä, seuraa kysymys menetelmien eroista: täysin ihmisen luoma taide ja ainakin osittain ihmisen toimista riippumaton luonto tai ympäristö ovat erilaisia kohteita. Taideteokseen liittyy, tai voidaan liittää, inhimillinen merkitys, viesti joltakulta toiselle. Taiteen arvottamisen ammattitaitoon kuuluu olennaisesti taidesuuntausten ja perinteiden tuntemus. Ympäristöihin tällaista viestintää ei välttämättä sisälly. Kuitenkin siirryttäessä luonnonympäristöistä suunniteltuihin, rakennettuihin ja historiallisiin ympäristöihin tämä ero häviää. Taide on aina jäljitellyt luontoa, mutta myös luontoa on muokattu miellyttämään taiteellista silmää (esim. puutarhataiteessa jo vuosisatojen ajan). Alkuperäisinkin luonto jäljittelee taidetta siinä mielessä, että se *nähdään* – ja esimerkiksi maalaustaiteessa, valokuvissa tai turismissa myös *esitetään* – erilaisten makujen, oppien ja poliittisten ideologioidenkin kautta (Shields 1991; Short 1991; Warnke 1994).

"Me" muokkaamme maiseman omaksi kuvaksemme (Greider & Garkovich 1994). Edistyneen aikakausi on tuottanut runsain määrin edistyneen maisemia. Niiden laatu ja laaduttomuus – usein Berleantin (1992) sanoin standardisoitu, anonymi, steriili ja tunneton – on osaltaan saanut ammattiesteetikot kääntämään katseensa museon ikkunasta ulos. Tämä liittyy samanaikaisesti tapahtuneeseen kansalaisten aktivoitumiseen. Ympäristösosiologi Pertti Rannikon (1995) mukaan rakennetun ympäristön käyttäjien kriittinen rooli on korostunut kaikkialla erityisesti 1980-luvulla.

Estetiikan uusi korostus ympäristöissä, joihin kauneus- tai huomioarvoja ei ole aiemmin liitetty, voi kuitenkin aiheuttaa myös vastareaktioita, jotka liittyvät esteettisyyden arkiarvoiksi yksinkertaisena, pinnallisena kauneutena. Uudet käytännöt voidaan nähdä pelkkänä estetisoivana pintasilauksena (ja sille tasolle ne voivat jäädäkin). Osittain kysymys voi olla käsitteellisestä ongelmasta, joka liittyy laajasti länsimaisessa ajattelussa vallitsevaan erotteluun "syvyyden" ja "pinnan" ja vastaavasti esimerkiksi käytännön taitojen ja dekoratiivisen (koristelu)taiteen välillä. Tällaista erottelua ei ollut olemassakaan varhaisemmissa yhteiskunnissa eikä ole tänäänkään monissa kolmannen maailman kulttuureissa (Berleant 1995; Porteous 1996). Sama syvyyden ja pinnan erottelu toistuu esimerkiksi filosofian sisäisessä jaossa, jossa etiikka ja estetiikka on erotettu toisistaan, ja vaikkapa suunnitteluopeissa, funktionalismin *form follows function* -ajattelussa.

Soveltavan ympäristöestetiikan nykytilannetta voisi kuvata niin, että se on ehtinyt kunnolla pureutua vasta niihin luonnonkauneuden kysymyksiin, joita se lähti selvittämään – ja erityisesti ristiriitaiset rakennetun ympäristön elementit ovat jääneet odottamaan. Siten esimerkiksi tiet ja muut tekniset rakenteet eivät ole toistaiseksi juuri kuuluneet estetiikan tutkimuksen alaan, vaikka esimerkiksi auton estetiikasta onkin kirjoitettu (Honkanen 1990 ja 1995). Tietyn tien analysointia esteettiseltä kannalta voisi pitää soveltavalle estetiikalle luonteenomaisena haasteena.

3.1 Esteettinen kokemus

Ympäristöestetiikka tutkii ympäristöstä saatavia esteettisiä kokemuksia. Voidaanko tavallisten tienkäyttäjien kokemuksia liikenteestä ja tieympäristöstä tutkia esteettisinä? Mitä esteettisellä kokemuksella tarkoitetaan?

Nykyaikaisen estetiikan suuren edelläkävijän Immanuel Kantin mukaan esteettisen kokemuksen kriteerit olivat seuraavat:

- objekti havaitaan *suorassa tietoisuudessa*, mitään järkeilyä tai käsitteiden soveltamista havaitsemiseen ei sisälly,
- objekti nähdään *päämääränä itsessään*; sen palvelemilla tarkoituksilla ei kokemuksen kannalta ole väliä,
- objektia tarkastellaan vain niiden ominaisuuksien kannalta, jotka ovat *välittömästi havaittavissa*, siis se on erotettavissa kaikesta *merkityksestä* tai *sisällöstä*. (Weber 1995)

Myöhemmät esteetikot ovat koettaneet tulkita, mitä Kant tarkoitti "suoralla havaintotietoisuudella". Ralf Weber huomauttaa, että kantilainen estetiikka on ristiriitainen. Koska esteettinen asenne on tietoinen valinta ja koska se siis omaksutaan suhteessa "esteettisen asenteen" käsitteeseen, sillä ei voida tavoittaa käsitteistä ja ennakkotietämyksestä vapaata, puhtaasti havaintoihin perustuvaa tietoisuutta.

Nykyiset estetiikan teoreetikot ovat yrittäneet vastata tähän ongelmaan ja uudelleenmääritellä esteettistä kokemusta – ja kuten Honkanen (1995, 13) toteaa, "kuinka uuvuttavan moneliaat ovatkaan ainoiksi oikeiksi, riittäviksi tai välttämättömiksi väitetyt ehdot ja kriteerit vaikkapa taideteokselle – tai esteettiselle elämykselle". Esteettisen elämyksen kriteerit ovat silti ilmiönä mielenkiintoisia siinä, mitä ne ilmaisevat estetismistä, estetiikan erottamisesta omaksi sfäärikseen.

Esimerkiksi käyvät ns. formalistiset määritelmät estetiikasta. Harold Osbornen mukaan esteettinen kokemus tapahtuu "suorassa havaintotietoisuudessa", jonka hän edelleen määrittelee mielentilaksi, jossa olemme täysin uppoutuneet objektiin, siihen itseensä, *välittämättä sen käytännöllisistä tai hyötyyn liittyvistä implikaatioista*. Edward Bulloughin määritelmän mukaan taas oikeanlainen esteettinen asenne edellyttää psyykkistä etäisyyttä: tietoisuuden tilaa, jossa havaittu ilmiö saa tarkastelijansa kaiken huomion siten, että *kaikki käytännölliset viittaussuhteet arkeen unohdetaan*. Tämä etäisyys on tahdonvarainen: huomio voidaan suunnata tietoisesti. Jerome Stolnitz taas korostaa "objektin itsensä pyyteetöntä ja sympaattista huomioimista ja pohdintaa", jossa sympaattinen merkitsee "objektin hyväksymistä sen omilla ehdoilla siten että sitä voidaan arvostaa", eli sen arvioimista yhtenä esimerkkinä tietystä objektien luokasta. (Weber 1995)

Mielenkiintoista on, että kaikissa näissä formalistisissa määritelmissä korostuu kokemuksen tietoinen *rajoittaminen*. Tarkasteltavan objektin *merkitykset, assosiaatiot, viittaussuhteet ja käyttötavat* pyritään sulkeistamaan. Ja samalla, paradoksaalisesti, tällaista tarkastelua kuvataan mahdollisimman "avoimeksi". Keskitytään siihen, millaisen vaikutelman objekti saa aikaan – ikään kuin se ei viittaisi mihinkään arkiseen.¹ (Weber 1995, 41)

¹ Sama vieraaksi tekemisen ohjelma on ominainen esimerkiksi modernistiselle kaunokirjallisuudelle (Virtanen 1997).

Ns. kognitivismi taas korostaa tiedon merkitystä esteettisessä kokemuksessa. Objektin käyttökelpoisuus tai -tarkoitus, sen viittaussuhteet, yhteydet vallankäyttöön tai sen ekologisuus eivät olekaan sulkeistettavia epäolennaisuuksia puhtaan esteettisen kokemuksen tiellä, vaan aivan keskeisiä kysymyksiä esteettisessä arvottamisessa. Esimerkiksi Allen Carlson edustaa tällaista estetiikanäkemyistä (ks. Bonsdorff 1996a).

Tätä tutkimusosuutta varten tehdyissä haastattelujen suunnittelussa ja analyysissa on pyritty tarkastelemaan tienkäyttäjien suhtautumista tieympäristön esteettisiin, eettisiin ja muihin arvoihin heidän omien puhetapojensa kautta. Vastaanottotutkimuksessa ylipäättään ollaan kiinnostuneita siitä, miten tietyn teoksen tai objektin vastaanottaja/lukija/tulkitsija itse kokee ja jäsentää kohteen (Alasuutari 1993). Tässä ei siis ole sellaisinaan sovellettu sen paremmin formalistien kuin kognitivistienkaan lähtökohtia, mutta niitä on kiintoisaa verrata sosiologi Bourdieun ajatuksiin estetiikan olemuksesta.

3.2 Estetiikka ja hyvä maku

Arvostellessaan elämän ilmiöitä ja kulttuurin tuotteita, erityisesti taide- ja kauneuskäsitteisiin liittyviä, ihmiset luokittelevat samalla itseään ja tuovat esiin omia mieltymyksiään. Tämä on Pierre Bourdieun (1984) sosiologinen näkemys esteettisistä arvostelmista: ne ovat arvostelijan oman hyvän maun osoituksia, kaukana pyyteettömyydestä. Tästä näkökulmasta kiinnostavaa on, mitkä asiat vaikuttavat kokemuksen ehtoihin ja erityisesti sen *kielellistämiseen* eli itseilmaisuuksiin.

Bourdieu mukaan esteettinen kokeminen ja ilmaisu on ennen kaikkea luokkasidonnainen. Siinä, miten taiteista ja kulutusobjekteista puhutaan, keskeistä on pyrkimys esteettiseen erottautumiseen. Bourdieu on tutkinut erottautumisen muotoja kysymällä eri taustan omaavilta ihmisistä, mistä aiheista voi ottaa kauniin valokuvan. Mitä korkeampi koulutus, sitä suurempi osa vastaajista hylkää tavallisimmat, kansanomaiset ihailun kohteet – ripillepääsyn, auringonlaskun tai maiseman – ja sitä useammat antavat esittämisen tavalle autonomisen aseman suhteessa kuvan aiheeseen. Hyvin koulutetut ovat yleensä sitä mieltä, että kauniin valokuvan voi ottaa sosiaalisesti 'merkityksettömästäkin' kohteesta kuten kaalinpäästä tai 'vastenmielisestä' kohteesta kuten autokolarista. (Bourdieu 1984, 34–35) Suhtautuminen siihen, mikä on tai voi olla esteettistä on kulttuurisen eliitin tapa erottautua.

Bourdieu väittää, että ylempien luokkien maku seurailee vielä nykyäänkin Kantin ohjetta, jonka mukaan esteettinen arvostelma on erotettava kaikista pyyteistä ja järjen ja moraalien vaatimuksista. Sen sijaan työväenluokan edustajat odottavat jokaisen kuvan tai esityksen täyttävän jonkin funktion, vaikka vain toimivan merkinä jostakin, ja vetoavat arvostelmissaan moraalin tai hyväksyttävyyden normeihin. He yrittävät sijoittaa kunkin kuvan sopivaan käyttökategoriaan, kuten lehtikuvaksi, mainoskuvaksi tai opetusmateriaaliksi. Silloin jotakin täysin triviaalia esittävät kuvat putoavat pois mahdollisten kauniiden kuvien joukosta.

Ylempien luokkien, erityisesti koulutetun keskiluokan, suurempi taiteen tuntemus ilmenee myös kategorisoivana puheena, mutta esityksen tasolla: viittauksina toisiin teoksiin, toisiin aikakausiin. Taiteen tuntijan pyrkimys ei ole ymmärtää teosta, vaan yhdistää se toisten teosten päättymättömään ketjuun. Se keveys, jolla koulutetut ja toimeentulostaan varmat ihmiset kuluttavat taideteoksia ja arvostelevat ja arvottavat erilaisia asioita,

on eräs merkki suhteellisesta *vapaudesta välttämättömyyksien kahleista*. Vasta tällainen vapaus mahdollistaa myös *katseen* irrottautumisen välttämättömyyksistä. Kulttuuri, jonka avulla koulutetut luokat pyrkivät erottautumaan, koostuu peleistä joiden ymmärtäminen merkitsee puoli- tai muka-vakavaa leikkiä. (Bourdieu, 54–55)

Mielenkiintoista tässä yhteydessä on sekä autoilun, ympäristön että taiteen voimakas latautuneisuus yhteiskunnallisessa erottautumisessa ja keskustelussa. Arkikokemuksen pohjalta voidaan olettaa, että korkea kulttuurinen pääoma lisää ympäristön lukutaitoa ja kriittisyyttä ympäristön elementtien suhteen. Toisaalta, kuten Bourdieu esittää, korkea koulutus suosii esteettisen ulottuvuuden estetististä irrottamista omaksi alueekseen, jolla on oma itsenäinen arvonsa. Edellisessä kappaleessa esitetyn jaon mukaan voidaan konstruoida seuraavanlainen hypoteesi. Korkeasti koulutetuilla on runsaasti kognitivisten korostamaa tietoa ympäristöstä ja sitä muokkaavista tekijöistä ja ehkä myös muita enemmän kykyä analysoida tuon ympäristön sisältämiä viittauksia ja merkityksiä. Samalla heillä on formalistinen taipumus käsitellä esteettisiä aspekteja kaikesta tästä riippumattomana arvoalueena – siis puhua esimerkiksi moottoritien estetiikasta 'moralisoimatta' teiden rakentamisen ja autoistumisen tosiasiaa.

Tutkittaessa erilaisten ihmisryhmien tiekokemusta, voitaisiin siis olettaa että korkeasti koulutetut ihmiset "formalistisesti"

- erottavat kauneusarvot muita selkeämmin muista arvoista,
- arvostelevat tiettyä tietä osana muiden vastaavien teiden joukkoa ja
- hyväksyvät tien rakenteet helpommin taideteoksiksi – tai ainakin ottavat osaa sellaiseen peliin, jossa niitä luontevasti käsitellään merkityksellisinä objekteina, esimerkiksi ympäristötaiteena.

Syvyyden ja pinnallisuuden termein ilmaisten: voidaan ajatella että hyvää makua korostavat koulutetut yhteiskuntakerrostumat suosisivat jonkinlaista 'tietoista pinnallisuutta'. Toisaalta taloudelliset resurssit myös vahvistavat mahdollisuuksia kehittää kulttuurista kompetenssia – jonka pohjimmainen käyttötarkoitus on Bourdieun mukaan erottautuminen. Jo Länsiväylän arvosteleminen yhtenä esimerkkinä moottoriteiden joukosta edellyttää visuaalisten kykyjen lisäksi tiettyjä resursseja, kuten matkustaneisuutta ja auton käyttömahdollisuutta.

Missä määrin "esteettinen asenne" vaikuttaa tienkäyttäjien kokemuksiin moottoritiestä? Arvioidaanko moottoritietä "sen omilla ehdoilla" eli esimerkkinä moottoriteiden luokasta? Nähdäänkö siinä kauneutta tai muita visuaalisia arvoja moottoritienä sinänsä? Jos nähdään, niin ketkä niin tekevät? Puhuvatko jotkut tiestä ja tiemaisemasta taideteoksen kaltaisena objektina, mahdollisimman vähin viittauksin arkipäivään, tien käyttötarkoitukseen, estetiikan ulkopuolisiin arvoihin ja asenteisiin?

3.3 Merkitysten maailma

Kun seuraavassa tarkastellaan tietä kokemuksena, kysymys kuuluu, mikä "kokee" – silmä, kaikki aistit, koko ruumis vai koko ihminen arvoineen, muistoineen, tapoineen? Mistä puhumme kun puhumme kokemisesta tai havaitsemisesta? Esteettinen kokemus sellaisena kuin se edellä määriteltiin, on varsin yksilökeskeinen käsite, joka käsittää lähinnä henkilökohtaisen ympäristön (ks. Walmsley 1988), nimittäin yksityiset havaintokuvat fyysisen maailman objekteista. Voidaan sanoa, että tien estetiikkaa koskevasta tutkimuk-

sesta tulisi estetisoiva, jos se pyritäisiin rajaamaan pelkästään tähän henkilökohtaiseen ympäristöön. Kontekstuaalinen ympäristö, yhteiskunnallinen ja kulttuurinen yhteys, vaikuttaa välttämättä havaitsemiseen ja havainnon artikuloimisen tapoihin, vaikka koemmekin havaintomme omiksemme ja henkilökohtaisiksi. *Kieli*, jolla ympäristöstä puhutaan, toimii kokemuksen tärkeänä ja välttämättömänä rakenteistajana.

Kielen nykyistä painoarvoa maisemantutkimuksessa lähestyy maantieteilijä Pauli Tapani Karjalainen (1996), joka hahmottelee kolme erilaista näkökulmaa ympäristöön ja maisemaan. Hänen mukaansa maantieteellä on ollut historiassaan kolme eri kohdetta: objektiivinen maisema, subjektiivinen maisema ja representatiivinen maisema. Objektivistisessa varhaisvaiheessa pyrittiin maiseman mahdollisimman konkreettiseen kuvaukseen ja luokitteluun, ja tarkoituksella rajattiin koko henkinen todellisuus tutkimuskentän ulkopuolelle. Myöhemmässä humanistisessa maantieteessä maisema ei enää ole objektivoitua luonnontodellisuutta, vaan subjektivoituvaa kulttuuritodellisuutta. Silloin se on inhimillinen tuote, subjektin luomus. Subjektiivista maisemaa tutkittaessa pureudutaan paikkakokemuksen "alkuaineisiin", joita ovat muisti, tunne ja estetiikka. Nykyisin maisemaa tutkiva maantiede on Karjalaisen mukaan jo kolmannessa vaiheessaan, jossa kiinnostus kohdistuu yhä enemmän kieleen: maiseman kuvaamiseen, tulkintaan ja selittämiseen. Karjalainen pelkistää nämä maisemantutkimuksen näkökulmat kolmeksi suuntaviitaksi, jotka ovat *maa*, *mieli* ja *kieli*.

Tässäkin tutkimuksessa kysymys on paljolti henkisestä todellisuudesta, mielenmaisemasta, ja siitä puhumisen tavoista, eli kielenmaisemasta. Kulttuurissa tarjolla olevat käsitteet samalla avaavat ja rajaavat ympäristöstä puhumisen tapoja – ja koska kieli tuottaa kokemusta, myös kokemisen tapoja. Siten "esteettiseen kokemukseen" vaikuttavat myös tien laajemmat kulttuuriset merkitykset.

3.4 Tie esteettisenä objektina

Tietä voidaan tarkastellaan "teoksena" ensinnäkin stabiilista näkökulmasta, eri havaintopaikoista, maastoon rakennettuna kokonaisuutena. Siten voidaan esittää perusteltu analyysi tietyn tien linjauksesta, suhteesta ympäristöönsä, sen rakenteista ja hahmotettavuudesta. Teitä on käsitelty tältä kannalta Tielaitoksen monissa julkaisuissa, joissa on luokiteltu erilaisia tietyyppiejä muun muassa tiegeometrian, maisematyyppien, luonnon- ja kulttuuriympäristön ja kokemuksenkin kannalta. (Radović 1993; Tielaitos 1995b) On myös tutkimusta tien ja sen merkitysten esityksistä, kuten kaunokirjallisuuden tiekuvista (Toiskallio 1994).

Kevin Lynch ja Donald Appleyard (1966/1991) käsittelevät hyvän tien "aistimellisia kriteerejä" sekä sivustakatsojan että autoilijan näkökulmasta. Sivustakatsojan tai jalan- kulkijan näkökulmasta teiden suunnittelussa on tärkeää:

- 1) Liiallisten välittömien, objektiivisten aistihaittojen välttäminen:
 - melun on oltava tietyn tason alapuolella, ajasta ja alueesta riippuen,
 - saasteiden sekä häiritsevän valaistuksen välttäminen, esimerkiksi moottoritien kylmä, lattea valo.
- 2) Ympäristöarvojen varjelu
 - visuaalisesti tai symbolisesti merkittävien elementtien ja alueiden varjelu,
 - merkittävien yhteyksien varjelu
 - uusien merkittävien elementtien ja yhteyksien luominen.

- 3) Tien sovittaminen hyvin yhteen
 - paikallisen tiestön kanssa,
 - yleisen maiseman kanssa,
 - tienreunoille jäävien jätöalueiden ja -rakenteiden välttäminen,
 - tien liian dominoivan roolin välttäminen erityisesti maastoltaan herkissä kohdissa.
- 4) Tien oman visuaalisen potentiaalin käyttäminen
 - tiejärjestelmän rakenteen ja toiminnan näkyviksi tekeminen,
 - tämä suhteuttaminen kaupungin näkyvään rakenteeseen,
 - itse tien näkyvien elementtien hyvä muotoilu.

Tienkäyttäjän, erityisesti autoilijan, kannalta hyvän tien kriteerejä ovat puolestaan seuraavat:

- 1) Tulee välttää
 - haittoja (häikäisyä, melua, saastetta, visuaalista vilinää)
 - äkkinäisiä muutoksia,
 - aistien turtumista, monotonisuutta,
 - visuaalista dominointia.
- 2) Päättämistä edellyttävien kohtien on erotuttava, sikäli tärkeää on
 - muistia helpottavien piirteiden korostaminen,
 - erojen tekeminen; pikatiet ovat yleensä liian identtisiä.
- 3) Kokonaisuus kokemuksena
 - *primäärikomponentit*: liike, tilallinen rajallisuus, näkymä, päämäärän lähestyminen, toiminta, merkit, pintamateriaalit, valaistus,
 - *organisovat tekijät*: jatkuvuus ja kontrasti; rytmi ja eteneminen.
- 4) Näkymä tiedollisena:
 - tärkeät maiseman piirteet, toiminnoiltaan keskeiset paikat, paikallinen geologia ja ekologia,
 - ajankohtaistieto: tapahtumat, ajo-olosuhteet, aika, sää jne.

Tien tai tieverkoston arvottamista vaikeuttaa se, että sivustakatsojan ja ajajan kriteerien välillä on yleensä väistämättä ristiriitoja. Konfliktit ovat kuitenkin ratkaistavissa. Lynch ja Appleyard ovat vakuuttuneita siitä, ettei pikatie välttämättä ole ruma ajajan tai sivustakatsojankaan kannalta ja ettei sen tarvitse palvella vain yhtä tarkoitusta, vaan se voi olla monipuolinen rakenne, josta on paitsi hyötystä myös iloa.

Kevin Lynchin hyvin tunnetuksi tullut termi *imageability* (luettavuus) soveltuu myös teiden analysointiin. Lynch tarkoittaa luettavuudella sitä ominaisuutta missä tahansa fyysisessä objektissa, joka saa tarkastelijan muodostamaan siitä voimakkaan mielikuvan. Luettavuus on tärkeä siksi, että se estää eksymisen vieraassakin paikassa. Hyvä ympäristökuva antaa vastaanottajalleen "tärkeän emotionaalisen turvallisuuden tunteen". Lynch (1960) jakaa ympäristökuvan kolmeen komponenttiin, jotka ovat identiteetti, rakenne ja merkitys. Identiteetillä Lynch tarkoittaa yksinkertaisesti sitä, että ympäristön objektit on pystyttävä identifioimaan, niissä on oltava jotakin yksilöllisyyttä, rakenteella taas näiden objektien välisiä suhteita. Merkitystä hän piti vaikeammin tutkittavana ja vaikeammin manipuloitavana. Monet ovat kritisoineet ja toisaalta jatkaneet Lynchin työtä korostamalla symbolisen ja konnotatiivisen (mielleyhtymien) osuutta ympäristön hahmottamisessa. Tästä näkökulmasta myös ympäristön merkitykset ovat tärkeitä, vaikka ne ovat subjektiivisempia, vähemmän näkyviä ja vaikka niiden tutkiminen edellyttää enemmän tulkintaa.

Maisemaa orientoivat peruselementit ovat Kevin Lynchin mukaan polku/väylä, maamerkki, reuna, solmukohta ja alue. Näitä alun pitäen analyysin välineiksi tarkoitettuja ympäristön

komponentteja käytetään nykyisin yleisesti suunnitteluelementteinä tai -ideoina, mihin Lynch itse on ollut tärkeä mutta ei ainoa vaikuttaja. Siten myös kohdettiellamme Länsiväylälle on *suunniteltu* maamerkkejä, portteja, erilaisia alueita jne. Länsiväylän ja Kehä I:n tärkeää liittymää Keilaniemen kohdalla on visuaalisesti korostettu solmukohtana, keskittämällä veistoksia ja rakenteita juuri siihen.

Tilan luettavuuden ihannetta erityisesti suunnittelun perustana on arvioitu kriittisestikin. Ehkä painavinta kritiikkiä on esittänyt Henri Lefebvre (1991, 143–144), jonka mukaan tila yleensä *tuotetaan* ennen sen *lukemista*. Yleensä sitä ei tuoteta luettavaksi ja ymmärrettäväksi, vaan eletäväksi: jotta ruumiilliset ihmiset voisivat elää siinä, omassa elämänpiirissään. Tarkkaan tutkimalla huomataan, sanoo Lefebvre, että luettaviksi tarkoitetut tilat ovat usein kaikkein petollisimpia ja näennäisimpiä. Kun ympäristön suunnittelun tavoitteena on luettavuus, huomio kiinnittyy pois rakenteiden symbolimerkityksistä.

Radović (1993) erittelee teitä ympäristöinä muun muassa jakamalla väyläympäristön "yttimeen ja kuoreen". Tien ytimestä, tietilan keskipisteestä, katsottuna tärkeää on se mitä on ajajan edessä, ja se mikä on sivuilla häviää näkyvistä. Ytimeen liittyy ensinnäkin itse *tien linja*, joka on jatkuva ura yleensä aaltoilevassa ja dynaamisessa maisemassa. Ihanne-*linjaus* on asteittain ja orgaanisesti muuttuva kaarre. Toiseksi siihen kuuluu *tiealue laitoineen*, pengerryksineen, ruohokenttineen, *tien pinta*, sen materiaalit sekä risteykset, liittymät, rampit ja sillat. Kuoreen taas kuuluvat tieltä avautuvat näköalat ja horisontti. Koska kuori näyttäytyy enemmän siinä mikä on sivulla kuin siinä mikä on edessä, se on yleensä merkittävämpi matkustajille kuin itse ajajalle.

Stabiilista näkökulmasta moottoritietä ja siihen toiminnallisesti ja tilallisesti liitettyä ympäristöä voidaan siis arvottaa esteettisenä kokonaisuutena. Väylää ja sen visuaalista ilmettä voidaan tarkastella usealta tasolta: huomio voidaan kiinnittää suurista kokonaisuuksista aina tierakenteiden pienimpiin yksityiskohtiin. Tien linjaus, sen sijoittuminen ympäristön makrostruktuuriin, istuminen maisemaan ja sopeutuminen luonnonmuotoihin on perustava lähtökohta tässä tarkastelussa. Tieympäristön suuret elementit kuten liittymät, risteykset, sillat, tunnelit, meluesteet ja levennykset luovat tiekokonaisuuden massiivisen tilan. – Silti 'luettavan' muodon takana on jotakin ei-vielä-luettua, subjektiivisempaa. Näitä merkityksiä voi pyrkiä lähestymään tämältyyppisessä vastaanottotutkimuksessa.

Suunnitteluteoreetikoiden, kuten Lynchin ja Appleyardin, kirjoituksissa hahmotellaan monipuolisesti tieympäristöjen kokemuksellisia ja esteettisiä mahdollisuuksia, sitä mitä tien suunnittelija voi sen käyttäjälle tarjota.

Ympäristön kuluttaja itse päättää, mitkä tarjouksista hän ottaa vastaan. Toisaalta hänen käyttämänsä liikenneväline rajoittaa: moottoritiessä tiivistyy moderni tilan hallinta ja tilojen yksipuolistuminen yhden funktion, autoilun, sulkiessa muut pois. Liikenneyhteyksien kehittyminen ja yhä nopeampien liikennevälineiden tuleminen yhä laajempien ryhmien käyttöön on tällä vuosisadalla räjähdysmäisesti laajentanut saavutettavissa olevaa aluetta, levittänyt sekä asumisen, liikenteen että työpaikka- ja varastoalueiden viemää maa-alaa. Liikenne on seurausvaikutuksineen johtanut yhä totaalisempaan *tilan dominointiin* (Lefebvre 1991), tekniseen ympäristön muokkaukseen.

Samaan tapaan tanskalainen sosiologi Henning Eichberg ajattelee, että yhdyskunnan funktionalistinen toimintojako, jossa koulut, työpaikat, asunnot ja kaupat ovat kaikki omilla tahoillaan, tuottaa suuren liikkumistarpeen kautta tietynlaisen eriyttävän logiikan. Marginaaliryhmät (hitaat ja kevyet, törmäysvoimaltaan heikot) on erotettava yhdyskun-

nan funktioiden kannalta keskeisistä (nopeista ja raskaista, törmäysvoimaltaan suurista) liikkujista. Heille rakennetaan yleensä omat suojatut ja aidatut kulkuväylänsä. Näihin reitteihin kuitenkin kiinnitetään vähemmän huomiota ja varoja kuin tehokkaaseen suurten massojen liikkumiseen. Tämän seurauksena lapset ja vanhukset eivät voi liikkua vapaasti, vaan jäävät pieniin keinomaailmoihin, joissa luonto ja elintila on korvattu standardoiduilla kiipeilytelineillä tai penkeillä. Kaikki tämä tapahtuu turvallisuuden vuoksi. (Toiskallio 1994, 44–45)

3.5 Ajokokemuksen ja vauhdin estetiikka

Nopea kulkuväline rajaa kokemusta sen olennaisena reunaehtona, mutta tuo myös oman lisänsä tieympäristön kokemiseen: kinesteettisen kokemuksen johon liittyy voimien käytölyn, autonomisen toiminnan kokemus, yksilöllisen itsesäätelyn mahdollisuus. Tästä näkökulmasta keskeisintä ja merkitsevintä onkin nopeus: "Vauhti käsittelee näköä raaka-aineena". (Virilio 1994, 61)

Minkälainen on ajajan aistikokemus tiellä: minkälaista näkymien, kohteiden, liikenteen ja merkkien havaitseminen tietyllä vauhdilla ja tietyssä näkökulmasta? Autossa matkustavan suhde tiemaisemaan on aivan toinen kuin tietä paikallaan katselevan. Tähän vaikuttaa nopeus ja auton korin tuottama erillisyyys ympäristöstä, toisaalta aistien kiinnittyminen ajamisen vaatimuksiin ja myös huomiosta kilpaileviin radioon, autopuhelimeen jne. sekä tietyksi rutinoituminen. Lisäksi nopeus rajaa ja kaventaa näkökentän selkeää osaa. Jo silmän fyysinen rakenne aiheuttaa huomattavia rajoituksia.

Auton ajamiseen liittyvien esteettisten kokemusten tärkeitä ehtoja lähestyy Martti I. Jaatinen (1967) hahmotellessaan nopeuden vaikutusta silmän havaintokykyyn. Silmä "taju-aa" erillisen kuvan vasta kun se on vaikuttanut verkkokalvolla noin 1/10 – 3/10 sekuntia. Jos silmään saapuu erillisiä kuvaärsyksiä yli kaksitoista kuvaa sekunnissa, ne sulautuvat yhdeksi liikkuvaksi kuvaksi. Tämä sivustojen hämärtyminen vaikuttaa ajajan näköhavaintoon sitä enemmän, mitä suuremmalla nopeudella hän liikkuu. Kaukana edessäpäin sijaitsevista kohteista saadaan tarkka havainto, lähelle tulevista ja sivulle siirtyvistä kohteista muodostuu yhä epätarkempi kuva.

Kuljettajan on koko ajan kiinnitettävä katseensa edessä avautuvaan tiehen ja maisemaan. Nopeuden kasvaessa on keskityttävä yhä enemmän vain ajosuoritukseen liittyvien kohteiden tarkkailuun. Silloin silmän tarkennuspiste siirtyy yhä kauemmaksi eteenpäin. Ajettaessa esteetöntä maantietä 50 kilometrin tuntinopeudella silmät tarkentuvat noin 250 metrin päähän. 75 kilometrin nopeudessa tarkennuspiste siirtyy 400 metrin päähän, ja kun ajetaan 100 kilometriä tunnissa, tarkennuspiste on yli puolen kilometrin päässä. (Jaatinen 1967, 26)

Kun nopeus lisääntyy, pienenee sivuille jäävä näkökenttä. Kun suoraan eteenpäin katsovan ihmisen tehokas näkökulma on noin 110 astetta, niin neljäkymmenen kilometrin tuntinopeudella liikkuvan kuvakulma kapenee 100 asteeseen ja 75 kilometriä tunnissa liikkuvan havaintoala on enää 40 astetta. Tämä näköunneliksi kutsuttu ilmiö on Jaatisen (1967) mukaan sukua hypnoosi- ja unitiloille ominaiselle aistien rajoittuneisuudelle. Ajaminen yksitoikkoista tietä pitkin voi muodostua hypnoottiseksi, erityisesti kun se yhdistyy

ns. vauhtisokeuteen. Kun ihminen tässä tilassa ajaa täysin omissa ajatuksissaan, saat-
taa olla että hän ei jälkeinpäin muista mitään koko ajomatkasta (Jaatinen, 28).

Liikkumista rakennetussa ympäristöstä on tutkinut havaintopsykologiselta kannalta Sep-
po Aura (1989). Hän tarkastelee "liikkumisepisodeja" vertaillen niitä musiikkiteokseen
kuunteluepisodinä. Molemmat tapahtuvat ajassa ja niitä jäsentää temporaalisuuden li-
säksi dynaamisuus ja virtaavuus. Hän erottaa kaksi tapaa tarkastella liikkumista toisiaan
seuraavissa tiloissa. Tilat voidaan nähdä staattisesti rinnakkaisina, jolloin paino on yksit-
täisissä osissa ja esimerkiksi asuinalue koetaan koostuvaksi eriluonteisista osista tietyn
hierarkian mukaan. Dynaamisesta näkökulmasta etualalle taas nousee musiikkianalyysin
mallin mukaan ymmärretty "virtaava tila", jossa paino on liikkumisjakson kokonaisuu-
dessa, jolle osat ovat alisteisia. "Liikkumisjakso koostuisi toisiinsa lomittuneista
dynaamisista tiloista (state), jotka vievät liikkujaa eteenpäin, pysähdyttävät, viestivät jak-
son alusta ja päättymisestä sekä jäsentävät sen sisäisesti." Ympäristösuunnittelun kan-
nalta tämä merkitsisi perättäisten tilojen välisen jatkuvuuden ja niiden sisäisen
jäsentymisen huomioon ottamista. Kun ihmiset eivät normaalisti ole kovin tietoisia
liikkumisestaan ja erityisesti tutussa ympäristössä liikutaan automaattisen rutinoituneesti,
niin lisääntynyt tietoisuus liikkumisepisodeista voisi avata mahdollisuuksia ihmisille pa-
remmin tiedostaa ympäristönsä ja liikkumisensa dynaaminen puoli. (Aura, 136, 141)

Tien ja ajamisen kokemuksista vain osa syntyy siitä, mitä kuljettaja *näkee* tuulilasin takaa
erilaisissa olosuhteissa, ympäristöissä ja nopeuksissa. Ajokokemuksessa on keskeistä
myös se miltä ajaminen *tuntuu*. Toiskallio (1995) on kartoittanut tältä kannalta *auto-
kokemusta*: autoilua harjaantuneena elämyksenä, ei yksittäisiä huippuhetkiä, vaan "jat-
kuvaa hiljaista elämysvirtaa, mielihyvän hyrinää". Ajokokemuksen yksityisyys ja autoiluun
yhdistetty individualismi näkyy mainoksissa: auto taittaa matkaa yksin tyhjällä tiellä
(freeway!), jossa lumoo vihreä luonto ja esteettömyyden estetiikka. Auto toteuttaa kulu-
tustavaroiden usein kantamaa vapauden tai paon unelmaa mitä konkreettisemmin. Va-
paus toteutuu tilanteissa joista puuttuu vuorovaikutuspakko. Autokokemuksen voimalli-
suus perustuu siihen että auto "puhuttelee ajattelumme peruskategorioita, aikaa, paik-
kaa ja tapaa", jossa tapa hahmottuu erityisesti vapautena. "Autolla ajaessa syntyy illuu-
sio oman ajan hallitsemisesta, jossa kaikki takana oleva on menneisyyttä, edessä oleva
on tulevaisuutta. Tie edustaa kaunokirjallisuudessa sekä aikaan että paikkaan liittyviä
ilmiöitä: kehityskertomusta, väliä, näyttämöä. Se edustaa romaanihenkilöille vapautta
ja pakoa yhteisöstä, vapautta pysähtyneisyydestä, mahdollisuutta selvittää omia sisäi-
siä ristiriitoja, elämänsä ottamista omiin käsiin, voittoa luonnosta..." (Toiskallio 1994; 1995,
12–13)

Tältä kannalta autolla ajamisen kokemus liittyy laajempiin moderniteetin tulkintoihin, joissa
puhutaan siitä, miten yksilöiden yhä liikkuvampaan elämäntapaan liittyy yhteiskunnan
irtautuminen paikallisuudesta ja määrittäminen yhä enemmän vuorovaikutuksen ja infor-
maationvaihdon kautta.

Moderneissa metaforissa yhtyvät fyysinen ja mentaalinen liike, liikkuvuus ja riippumatto-
muus. Liikkumisen vapaus on keskeinen vapauden muoto länsimaissa, erityisesti yksityis-
auto toimii vapauden symbolina. Christopher Salter toteaa, että amerikkalaiselle liikku-
misen vapaus (free mobility) on oikeuksista ensimmäinen. Se on sanan- tai uskonnon-
vapauteen verrattuna myös oikeus jota kaikki todella käyttävät. (Sepänmaa 1996, 73).
Jos tie ja liike käsitetään metaforana, liikkeessä olemisen nautinnossa kysymys on siitä,
että ollaan riippumattomia paikasta – ei *olla* oikeastaan missään, ollaan ikään kuin va-
paita, määrittymättömissä. Tie on tyypillinen levottoman modernin liikkeen metafora:

modernisuus on sosiologi Zygmunt Baumanille pakkomielteistä marssia. Kulttuurimaan-titeilijä Yi-Fu Tuan (1987) on myös kirjoittanut liikkeestä ja liikkumisen vapaudesta *trans-sendenssin* perusmuotona.

Sama vapauden haave voidaan ilmaista toiselta kannalta. Modernin kaupunkilaisuuden perusongelmana on varhaisessa kaupunkiteoriassa ja sen perillisessä, ympäristöpsyko-logiassa pidetty ärsykkeiden yltärintoutta. Ihmisten sopeutuminen tähän liikaärsytykseen saa monia muotoja (ks. Walmsley 1988). Ikäviksi koettuja ajankäyttötapoja, ei-haluttua informaatiota ja ei-haluttuja vuorovaikutuksen tapoja pyritään kaupunkielämässä rajoit-tamaan monin keinoin (esim. salaisen puhelinnumeron tai rajallisen naapurien kanssa seurustelun avulla). *Ei-osallistuminen* on tässä näkökulmassa kaupunkilaisen elämää luonnehtiva piirre. Esimerkiksi kaupunkimootoritie voidaan tässä tarkastelussa nähdä varsin "urbaaniksi" ilmiöksi: keinoksi läpäistä tiheä rakenne siten, että minimoidaan kans-sakäyminen sen kanssa.

Voitaisiin myös tarkastella rutinoitunutta ajamista ja sen mahdollista muuttumista havait-semisen perusmalliksi ihmisille, jotka autoilevat paljon. Näkökulma tulisi lähelle Marshall McLuhanin spekulointia ihmisen elämisestä yhä enemmän instrumenttinsa kautta. McLuhan kirjoittaa välineiden vaikutuksesta aisteihin ja maailman kokemiseen, "ihmisen uusista ulottuvuuksista". Samankaltainen on Paul Virilion hyvin laajoihin ilmiöihin sovel-tama "dromologia", teoria vauhdista.

Silloin maisema on vain yksi osa vauhdin määrittelemää liikkeen hurmaa. Itse "maise-man" käsitteenkin syntyy 1800-luvulla yhdessä uuden vauhdin kokemuksen kanssa, kuten Wolfgang Sachs kirjoittaa. Ympäristön liikkumattomien ja pysyvien elementtien arvo kas-vaa sitä mukaa kun ihmiset alkavat liikkua nopeammin ja huvikseen: kun virkistysmatkailu ja turismi, näkymien katselu ajanvietteenä, syntyy. Luonnonmaisemien arvo *syntyy* silloin kun ihmiset irtautuvat maasta elinkeinona. Rautatien myötä maisemasta tulee jatkuvasti muuttuvien näkymien panoraama. (Sachs 1992, 154)

3.6 Tie kaupunkikuvassa ja kaupungin imagossa

Tutkittaessa kaupunkiteiden kokemista kiinnostava on kysymys, miten ne soveltuvat toi-saalta fyysiseen *kaupunkikuvaan*, toisaalta kaupungin yleisempään mielikuvaan eli *ima-goön*. Kaupunkikuva merkitsee Pekka V. Virtasen (1995) mukaan kaupungista tai sen osista koettua visuaalista hahmoa ja sen tekemää vaikutusta. Kaupungin imago taas on se yleinen mielikuva, joka kaupungista on muodostunut. Virtasen mukaan joissakin, suh-teellisen harvoissa kaupungeissa, liikenneväylästä toimii kaupungin tärkeänä imago-tekijänä. Omaleimaiset katuverkostot leimaavat Haminan tai Karlsruhen kaltaisia kau-punkeja, liikenne itsessään leimaa sen silkan jättäjäismäisyyden tai toimimattomuuden ansiosta esimerkiksi Los Angelesia tai Bangkokia.

Michael Triebin mukaan kaupunkikuvalla on eri yhteyksissä tarkoitettu 1) rakennetun ympäristön havainnoitsijasta riippumatonta ominaislaatua ja järjestelyperiaatteita, 2) ra-kennetun ympäristön hahmoa, 3) laajemmin ympäristömielikuvaa, johon yhdistyy visu-aalisen kuvan lisäksi sosiaalinen ja kulttuurinen aspekti. (Trieb 1977) Määritelmien moni-naisuuden vuoksi tässä on katsottu mielekkääksi käyttää hyväksi Virtasen edellä mainit-

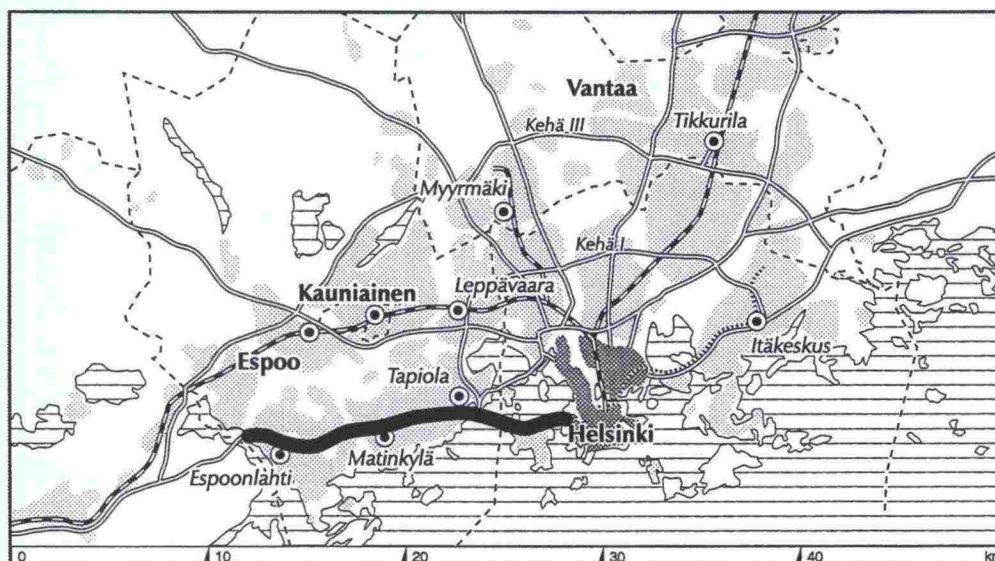
tua jaottelua. "Kaupunkia" koskeva puhe jaetaan siihen, joka liittyy *havaittavaan, visuaaliseen kaupunkikuvaan* ja toisaalta sellaiseen, jossa käsitellään kaupungin *merkityksiä*: sen mentaalista, osittain tietoisesti rakennettua *imagoa*.

Kahta moottoritietä ja niiden vastaanottoa tutkivassa asetelmassamme ei ole kysymys pelkästään niiden esteettisestä arvottamisesta visuaalisten vaikutelmien koostena. Maisemat ovat koettuja ympäristöjä myös laajemmassa mielessä: ne ovat mentaalisia kuvia (*mental images*) jotka ehdollistuvat ihmiseen käsitejärjestelmien, normien ja sosialisointin välityksellä (Shields 1991, 14). Maiseman kuvaaminen ja arvottaminen on samalla ihmisen tekemää itsemäärittelyä suhteessa yhteiskuntaan ja ympäristöön, tai kuten Greider & Garkovich (1994) sanovat, yhteisön itsemäärittelyä. Näistä syistä mielenkiinto kohdistuu seuraavassa keskeisesti tiestä puhumisen tapoihin ja maisemakokemuksen välittämiseen.

Tiesuunnitelmat, rakenteilla olevat ja valmistuneet tiet myös yhä tietoisemmin "myydään kuluttajilleen" esitteiden ja tiedotusvälineiden avulla, muun modernia markkinoinnin tavoin. Ne eivät ilmene käyttäjille pelkästään rakennustyömaina, jotka väliaikaisesti muuttavat maiseman ja vaikeuttavat liikennettä ja tämän jälkeen valmistuvat ja muuttuvat pian itsestään selväksi todellisuudeksi. Perinteisen tiedotusvälineiden ja -tilaisuuksien kautta vaikuttamisen lisäksi uusien tieosuuksien ja -liittymien avajaispäivinä järjestetään karnevaaleja ja koko perheen juhlia, joissa korostetaan tien ja koko paikkakunnan ja sen yrittäjien yhteisiä etuja. Tätä ennen tiehanke on yleensä aiheuttanut enemmän tai vähemmän kiihkeän keskustelun sekä läheisillä asuinalueilla että julkisuudessa. Tie mielenmaisemana saattaa muodostua varsin pitkien ja monivaiheisten sosiaalisten prosessien tuloksena.

4 LÄNSIVÄYLÄ JA KOKEMUKSET URBAANISTA MOOTTORITUESTÄ

Carita Päivänen – Jani Päivänen



Länsiväylän kolmatta vaihetta alettiin suunnitella vuonna 1983. Tie- ja vesirakennushallitus totesi liikenteen kasvaneen tien välityskykyä suuremmaksi ja tien ruuhkautuneen ja tulleen entistä herkemmäksi tukkeutumille. Pääsyinä tähän olivat autoistumisen kasvu, Espoossa jatkunut lisärakentaminen ja tien lähialueen kehittämätön katuverkko.

Tielaitos alkoi lanseerata hanketta kahdella esitteellä ja tiedotuskampanjalla vuonna 1987. Länsiväylän uudet liittymät ja muut järjestelyt herättivät asukkaissa huomattavaa vastustusta. Espoon kaupunginvaltuusto joutui pohtimaan "liikenteellisiä näkökohtia" ja asukkaiden hankkeelle antamaa tuomiota vastakkain. Myönteinen päätös syntyi ankaran polemiikin jälkeen selkeän enemmistön voimalla, 40–23. Ympäristöministeriö vastusti ja lääninhallitus kritisoi suunnitelmia tien leventämisestä ja Hakalehdon liittymän rakentamisesta. Asia meni korkeimpaan hallinto-oikeuteen asti, joka antoi hankkeelle myönteisen päätöksen heinäkuussa 1991. Lopulta Espoon ja Tielaitoksen herrat tarttuivat yhteiseen lapioon lokakuussa 1991 ja pohjatyt alkoivat puiden raivaamisella tiealueelta.

Länsiväylälle annettu muoto on johdettu seuraavista tekijöistä (Tielaitos 1995b, 73): Espoo on nuori, nopeasti rakentunut kaupunki, jonka toiminnot ovat jakautuneet moneen aluekeskukseen. Tien tehtävänä on liittää yhteen erityisesti Tapiola, Matinkylä ja Espoonlahti ja toimia Espoon eteläisen nauhakaupungin liikenteellisenä selkärankana, "puutarha-kaupungin pääkatuna".

Tiesuunnittelun kannalta uutta Länsiväylän suunnittelussa oli pyrkimys rakentaa tietoisesti kaupunkimainen moottorikatu. Siihen tähtäsi myös ympäristötaiteellinen suunnittelu, jonka painopistealue oli Karhusaaren ja Keilaniemen kohdalla, funktionaalisesti tärkeimmän Kehä I:n liittymän alueella. Suuryritykset Neste ja Nokia hallitsivat toimistorakennuksineen näkymää tässä meren ja purjeveren sataman vieressä sijaitsevassa liittymässä. Liittymään on sijoitettu Anne Eerolan teräksinen purjeveistos sekä Hannu Sirenin suunnittelema kalliroleikkausteos *Vastuu*. Nämä ovat keskeisiä keskustelunaiheita Länsiväylää koskevissa haastatteluissa.

Toisaalta haastatteluissa käsiteltiin Länsiväylän imagoa. Edellä mainittuja virallisia pyrkimyksiä on kiinnostavaa verrata asukkaiden ja erilaisten intressipiirien näkemyksiin Espoosta ja Länsiväylästä. Siksi kysymykset käsitelivät sekä kaupunkikuvaa, kaupungin imagoa että Länsiväylän kantamia mielikuvaominaisuuksia.



Kyseessä on Espoon toiminnan ja imagon kannalta tärkeä tie. Länsiväylän liikennemäärät ovat Suomen suurimmat (*Kolmas Länsiväylä*). Se on ainoa tie Helsingin kantakaupungista noin sadantuhannen asukkaan Etelä-Espooseen. Valtaosa espoolaisista asuu muutama kilometrin säteellä tiestä. Espoon paikallislehti on ollut nimeltään *Länsiväylä* jo kohta kolmekymmentä vuotta.¹

Kun toisessa tutkimusprojektissa haastateltiin Espoossa operoivia kiinteistövälittäjiä (Päivänen 1996 & 1997) nämä mainitsivat Länsiväylän sujuvuuden usein *vetovoimatekijänä*. Tie vie nopeasti Helsingin keskustasta Espoon vehreille pientaloalueille ja takaisin. Sopiva etäisyys sujuvasta tiestä vain lisää arvoalueiden arvostusta. Toisaalta *liian läheinen* moottoritie huonontaa taantuvien alueiden kuvaa. Länsiväylä on siinä määrin häiriöksi muun muassa Haukilahden pohjoisosissa, että se laskee asuntojen myyntihintoja. Yksi kiinteistövälittäjä ilmaisi asian seuraavasti:

”Ahventiet ja kaikki hiton... Eihän ne mitään Haukilahtee oo, ne on *moottoritien vartta*! -- Mä luulen että alle neljän tuhannen / neliö pitäis myydä muutamia siellä, ne on *ihan* surkimuksia, ne on rakennettu 50–60-luvulla, *aivan* antiikkisia juttuja.”
(Päivänen 1997)

¹ Lehden ilmoituspäällikön (suullinen kommunikaatio 13.2.1997) mukaan lehti nimettiin Länsiväyläksi jo ennen kuin Jorvaksentie vuonna 1969.

Länsiväylän keskeisyyttä Espoota koskevissa mielikuvissa on käytetty myös historiatomaksi ja kulttuurittomaksi koetun uuskaupungin kritisoinniseen. Espoon teatterin johtaja määritteli kerran Espoon "moottoritien pätkäksi, jolle on annettu kaupunkioikeudet". Näiden mielikuvien välisissä radikaaleissa eroissa peilautuvat eri yhteiskuntapiirien erilaiset ympäristöarvostukset.

4.1 Ennakkohypoteeseja

Länsiväylää koskevien haastattelujen runko (liite 2) rakennettiin seuraavanlaisten ennako-oletusten varaan.

Oletettiin, että 1) *tienkäyttäjät suhtautuvat varauksellisesti pyrkimyksiin estetisoida tieympäristöä*. Perinteisessä tieajattelussa tie ei niinkään *merkitse* kuin vie perille; ei *herätä huomiota* vaan toimii mahdollisimman luotettavana ja sujuvana reittinä. Kuten edellä on todettu, olemme taipuvaisia pitämään oleellisena sitä mikä on näkymätöntä ja "sisällä" ja puolestaan epäoleellisena kaikkea näkyvää ja ulkoista (ks. Teymur 1982, 68).

Toisaalta se, että keskimääräisissä ympäristöissämme näkyy juuri tämä aistimusten ja kauneusarvojen vähättely, voisi tuoda estetisoinnille kannatusta. Onhan juuri joka-päiväisten ympäristöjen rumuus merkittävästi 'inspiroinut' myös esteetikkoja tarttumaan reaali maailman kysymyksiin. Tämän arveltiin tuovan tarkasteluun kiinnostavan jännitteen.

Edelliseen liittyy toinen hypoteesi, jonka mukaan 2) *autoilijat suhtautuisivat estetisointipyrkimyksiin positiivisemmin kuin kevyen ja julkisen liikenteen käyttäjät*. Edellä on viitattu tanskalaiseen Henning Eichbergiin, joka korostaa jalankulkijoiden ja asukkaiden näkökulmaa. Siinä tie merkitsee radikaalia tilojen jakoa ja eristämistä, jota liikenneturvallisuuden näkökohdat – suoja-aidat, lisäkaistat, leveät pientareet ja niin edelleen – jyrkentävät. Siksi suuri tie on Eichbergin mukaan väistämättä autoilijoiden projekti.

Tämä on kiinnostava näkökulma, sillä Länsiväylässä on pyritty aikaisempaa suurempaan tasa-arvoisuuteen liikennemuotojen välillä: tien leventämistä on perusteltu bussiliikenteen sujuvuuden parantamisella. Toisaalta autoliikenteen turvallisuuden maksimointi tien suunnittelussa on hyvin näkyvää. Sekoittumisalueiden välttäminen on johtanut auto-kaistojen monilukuisuuteen erityisesti Tapiolan ja Otaniemen risteysten välisellä, merinäköalojensa vuoksi ehkä huomiota herättävimmällä osuudella.

Liittyen kohtaan 1), ennakoitiin myös, että 3) *turvallisuus- ja estetisointitavoitteiden välillä koettaisiin olevan jonkinasteinen ristiriita*, johon tieympäristöön sijoitettujen teosten ja maamerkkien arviointi voisi keskittyä.

Lisäksi otaksuttiin, että 4) *tieympäristö välttämättömän arkisen liikenteen oheismaastona koettaisiin väli tilaksi, johon kiinnitetään vain vähän huomiota, ja että havainnot tieympäristön piirteistä ja rakenteista ovat suhteellisen niukkoja*.

Edellä käsiteltyihin imagomerkityksiin liittyy hypoteesi 5): *Länsiväylä on enemmän kuin pelkkä tie; siihen liitetään monenlaisia merkityksiä, riippuen vastaajan koulutuksesta, yhteiskunnallisesta asemasta, autonomistuksesta, asuinpaikasta ynnä muista lähtökohdista*. Länsiväylän viimeaikaiset muutokset ja niiden osakseen saama runsas huomio julkisessa keskustelussa voisivat johtaa tavallista runsaampaan assosiaatioiden ja mielikuvien kirjoon.

Haastattelujen kulku seurasi melko tarkoin haastattelurunkoa (liite 2). Toisinaan vastaajien harvapuheisuus, eksyminen sivuraiteille ja muu vastaava johti tekemään lisäkysymyksiä. Haastattelut litteroitiin sellaisenaan ja analysoitiin teemataulukon (liite 3) avulla. Huolimatta puhetilanteen suhteellisen strukturoidusta luonteesta vastaajat tietenkin käyttivät puheaikansa kukin omalla tavallaan. Tekstin analysoinnissa etsittiin niitä kulttuurisia jäsennyksiä (Alasuutari 1993, 84 – 93) jotka liittyvät tieympäristön elementteihin, erityisesti "kauniiksi" tai "rumiksi" nimettyihin.

4.2 Yleinen asennoituminen

Käyttäjät suhtautuivat yleisesti ottaen melko myönteisesti uudistettuun Länsiväylään. Sen sujuvuutta ja helppokäyttöisyyttä kiiteltiin. Sekä autoilun, pyöräilyn että bussin käytön katsottiin muuttuneen sujuvammaksi. Pyöräilijät pitivät uutta eteläpuolista pyöräreittiä selvänä parannuksena. Toisaalta aamuruuhkat, ruuhka-aikojen puuromat ja pullonkaula Helsingin päässä ärsyttivät, samoin pitkään jatkuneet ja edelleen kesken olevat tietyöt.

Neljä viidestätoista pääosin autoa käyttävästä mainitsi tien muuttuneen ulkonäöltään miellyttävämmäksi.

"Aika komee sisääntulo kaupunkiin. Olen tällanen urbaani yksilö – tykkään täntyyppisestä ajattelusta. -- Aika hieno tapa tulla Helsinkiin." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

"Sehän on erittäin kaunis reitti, kun siinä on tätä merta ja aamuisin näkee merimaisemaa. -- Vaikka se on nykyisin rakennettu niin, että se on hyvin mukava moottoritie, siinä kuitenkin sitä reunamaata. Se ei ole mikään luotaantyöntävä tie." (autoilija, nainen, 49, sihteeri)

"Kyllähän se sopii. Koskaan tuollainen valtavan leveä tie ei ole kovin kaunis tietenkään." (autoilija, nainen, 38, vientipäälikkö)

Autoilijoiden parissa kriittiset kannanotot liittyivät lähinnä tien toiminnallisiin ominaisuuksiin: kaivattiin parempia opasteita, pitempiä ramppeja ja niin edelleen. Tien eri osuuksia eriteltiin jonkin verran. Helsingin ja Otaniemen väliä pidettiin miellyttävimpänä, jolloin puhuttiin lähinnä merimaisemista. Osuudet saatettiin jakaa hyviin ja huonoihin merinäköymien perusteella:

"Westendin liittymästä [Helsingin suuntaan] lähtien se on yksi kauneimpia moottoriteitä mitä yleensä on maailmassa. Siitä Hankoon päin se on tavanomainen."

"Hanasaaren kohdalla ei sovi kovin hyvin, koska rikkoo sitä". (autoilija, mies, 30, maanmittausteknikko)

Monissa vastauksissa katsottiin, että tie soveltuu valmiilta osiltaan hyvin tai melko hyvin uuteen maisemaan. Toisinaan kaipailtiin vanhaa Länsiväylää ruusupensaineen tai toivottiin ympäristön muokkaamista luonnollisemmaksi, lähinnä istutusten lisäämistä. Yleinen arvostelma oli *melko onnistunut tapaus kaikkien teiden joukossa*.

Ei-autoilevat vastaajat kritisoivat enemmän tien leventämisen tarkoituksenmukaisuutta ja maiseman mullistuksia. Maisemallisia haittoja toivat eniten esiin bussi- ja kevyen liikenteen matkustajat, mikä oli odotusten mukaista. Sekä kevyen liikenteen matkustajissa että tien lähiasukkaissa oli vastaajia, jotka kokivat leventämisen rahan tuhlaukseksi. Levennetyn Länsiväylän ongelmaksi koettiin, että se kulkee liian läheltä asuintaloja. Myös liittyviä pidettiin ylimitoitettuina.



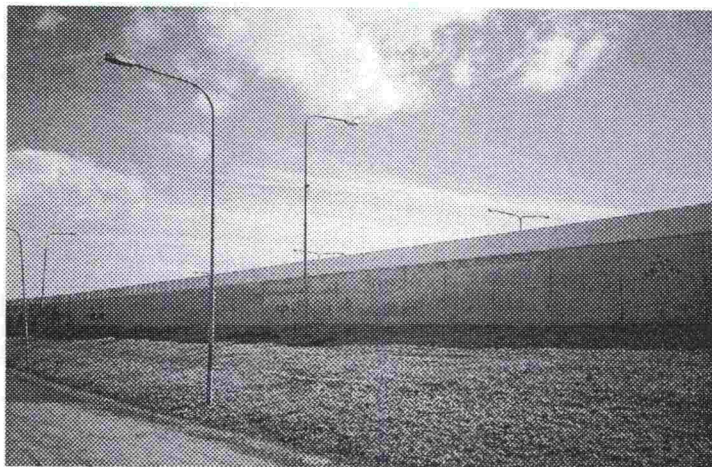
"Hirvittävästi liittymiä. Meluaidat on rumia. Tienlaidat: niille voi tehdä jotain. Ne on niin kolkkoja, voisi olla puita, kaunistuksia, kukkaistutuksia." (bussimatkustaja, nainen, 50, postinjakaja)

"Ympäröivää maisemaa ei juuri näy. Kai siellä niitä aitoja on aika hyvin tehty, ympäröiviin alueisiin päin." (lähiasukas, mies, 55, eläkkeellä)

Kysyttäessä, mitä Länsiväylästä ensimmäisenä tulee mieleen, autoilijat mainitsivat usein joitakin kohtia ja kohteita, purjeen, meren, sillat, Nesteen rakennuksen. Pyöräilijöiden ensireaktio ei ollut yhtä innostunut:

"Nää autojen aiheuttamat saasteet, koska mä oon niin kauheen allerginen. Mä en kestä sitä pakokaasuu. -- kaunis reitti ois pyöräillä, mut ei sitä viitti lähtee, sen saasteen takia." (pyöräilijä, nainen, 47, sihteeri)

"Alikulkutunnelit, mitäs muuta pyöräilijä näkee. Alkon torni Matinkylässä. Uudet sillat on hyviä, tai ainoastaan Westendin silta on hyvä." (pyöräilijä, työtön rakennusmies, 49)



"Jos menee pyörällä, niin kaikki on hyvin, jos menee autolla, pistää silmään ruuhkat. Pyöräteillä ei ole toistaseks ollu ruuhkia. -- Te varmaan haette näitä siltoja ja ihme purjeita, mutta ne ei pistä meikäläistä silmään ollenkaan." (pyöräilijä/autoilija, mies, 52, eläkkeellä oleva ammattiautoilija)

Erillisenä kohderyhmänä haastatelluille Tapiolan Sateenkaaren korttelin asukkaille tie toimii sekä asumisen lähiympäristönä että liikkumisväylänä. Asukkaiden näkemykset vaihtelivat vahvasti, mutta yleisesti ottaen asuminen Länsiväylän vieressä ei vaikuttanut suhtautumiseen kovinkaan paljon. Ainoa todella vihainen oli mies, jonka mielestä maisemat olivat ratkaisevasti huonontuneet "remontin" yhteydessä.

"Nää sillat kun tullaan siinä, Karhusaari ja Hanasaari, siitä ei näe mitään merelle kun on kauheet kaiteet siinä edessä, saat ajaa kun putkessa." (lähiasukas, mies, 55, eläkkeellä)

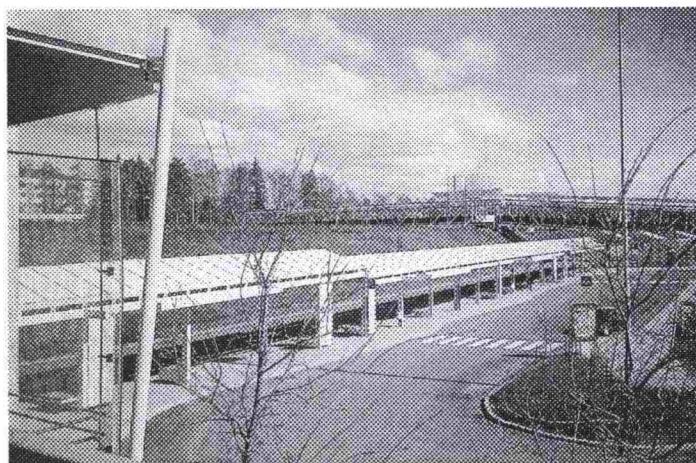
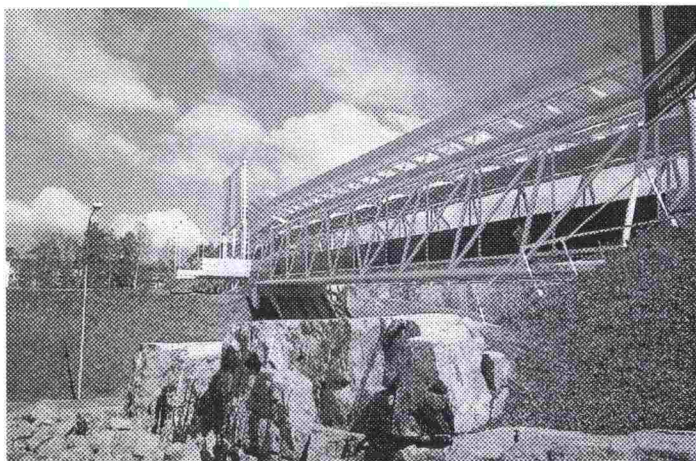
Vastaajia pyydettiin erikseen arvioimaan tärkeänä pidettyä Otaniemen liittymää maisemien kannalta. Liityntäalue Otsolahden ja Keilaniemen kohdalla tuotiin usein esille jo ennen kuin siitä kysyttiin mitään. Liittymää ihailtiin ratkaisultaan kekseliäänsä.

"Mun mielestä se on yks tyylikkäämmistä liittymistä mitä on. Just se missä on purje-taide-teos. Se on tyylikäs liittymä." (autoilija, mies, 46, atk-suunnittelija)

Toisaalta sitä pidettiin monessa haastattelussa ajajan kannalta monimutkaisena, vaarallisenakin, ja erityisesti sen kaarteita jyrkkinä ja sivuluisuille alttiina.

"No, jos tarkoitus on herättää ihmetystä että hetkinen, 20 ovea eikä kunnon viitotusta että mistä pitäis mennä, niin se on onnistunut. Jos taas on tarkoitus että ihmiset löytäisi perille, ei ole oikeen onnistunut." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

Nesteen maamerkki, "Raaden hammas", ja Nokian vielä keskeneräinen toimistorakennus olivat kiinnittäneet katseet. "Se kaunis vanha talo", Siinebrychoffin huvila, muistettiin myös hyvin. Joku odotti skeptisesti, miten Nokian toimistotalon valmistuminen vaikuttaisi maisemaan. Muutamat olivat havainneet, että alun perin taivasta vasten kuvastunut purjeveistos on jäänyt toimistokompleksin varjoon.



4.3 Estetisointi ja tieympäristöjen parantaminen

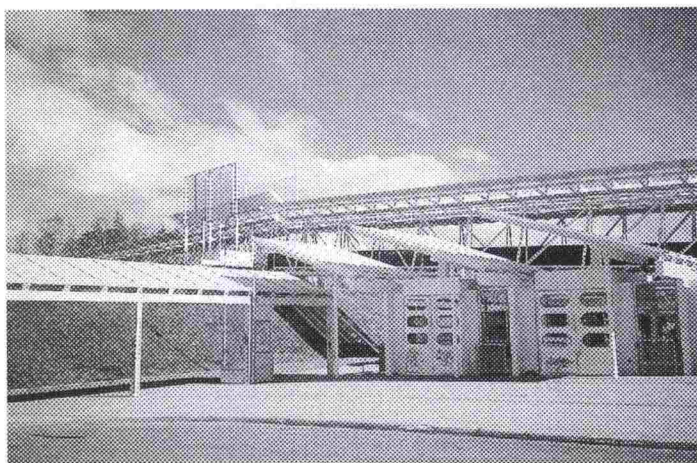
Tieympäristön estetisointia esimerkiksi taideteosten avulla pidettiin autoilijoiden keskuudessa kannatettavana. Viidestätoista autoilijasta kymmenen piti ajatusta hyvänä.

"Kannatan että satsataan. Tuetaan suomalaista taidetta – jonkun verran." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

"Se on hyvä idea. Estetiikkaa aina pitää olla, eihän kauneuttakaan sovi unohtaa." (bussimatkustaja, nainen, 44, operaattori)

Silmiinpistävää "taiteellistamista" myös vastustettiin, vaikkakin oletettua vähemmän. Kritiikki perusteltiin perinteisellä kehystetyn taideteoksen määritelmällä:

"Taide ei liity tiehen, ne on kaksi eri asiaa. Taide vain täyttää tietyn paikan." (autoilija, mies, 43, osastopäällikkö)



"Ei se ainakaan mua kosketa. Kun ajaa nopeesti ohi, niin ei sitä paljon edes huomaa, ellei se oo tosi iso joku. Jos haluisi jäädä katsoon, niin siinä ei ehdi." (bussimatkustaja, tyttö, 17, lukiolainen)

"En yleensäkään tykkää että tien vieressä on jotain semmosta mikä kiinnittää ajaajan huomiota. Puut, ruusupuskat ja näin, näihin ei tarvitse kiinnittää huomiota, ne tulee vain siitä sivusta, niistä saa hyvän mielen. Mutta jos sinne laitetaan taideteoksia tai isoja mainoksia, niin kuinka paljon vahinkoja siitä tulee! -- Ehkä johonkin tuolla maaseudulla missä hiljaa körötellään niin siellä voi olla jossain heinäpellolla jotain taideteoksia." (bussimatkustaja, nainen, 50, postinjakaja)

Kiinnostavaa oli, että tietäteen suhteen kriittiset suosivat taiteen lisäämistä sekä maaseudulle, "jonnekin heinäpellolle" että kaupunkien julkisille paikoille, "puistoihin ja aukioille". Nämä vastaajat vaikuttivat kokevan tienlaidat melko merkityksettöminä väli- tai reuna-alueina. Kriittiset pitivät koko estetisoinnin pyrkimystä tarpeettomana, vaarallisena ja kalliina, ja assosioivat sen lähinnä suuriin taideteoksiin Otaniemen liittymän mallin mukaisesti.

Jotkut erottivat toisistaan taiteen taideteoksina ja funktionaalisten rakenteiden kuten meluaitojen "koristelun" tai "taiteellisen muotoilun".

"Meluaitoja voitaisiin vähän koristella ja tehdä maisemaan sopiviksi. -- Toisaalta se [estetisointi] on kivaa ja mielenkiintoista matkustajille, mutta ei siinä ainakaan kuljettajana kerkeä katselemaan niitä. Tiet kuitenkin teinä ja taiteet sitten erikseen." (autoilija, nainen, 33, yhteyspäälikkö)

Useimmat suhtautuivat ajatukseen myönteisesti: jotkut ristiriitaisesti tai pohdiskelevasti, jotkut innostuneesti. Moni vastaajista korosti, että "esteettistä" ei ole vain taideteosten pystytys jälkikäteen, vaan myös ympäristön muotoilu maiseman muokkauksella vaihtelevaksi ja mahdollisimman luonnolliseksi. He halusivat tiehen "mielenkiintoa, muutakin kuin laskee montako välikaistaviivaa".

Pyöräilijöiden suhtautuminen oli vastaajien joukossa negatiivisin. Syynä skeptisyyteen oli lähinnä liikenneturvallisuus. Nykyisin polkupyörällä liikkuva entinen ammattiautoilija esitti tiukan rajauksen siihen, mikä tienvarren kaunistukseksi sopii.

"Liikennemerkkit on ainoota taidetta mitä autoilija saa katsella. Kaikkia purjeita ja kattoja ja kaiteita ja lappuja -- ei ne tielle sovi tietenkään." (pyöräilijä/autoilija, mies, 52, eläkkeellä oleva ammattiautoilija)

Tien lähialueen asukkaiden pienessä tutkitussa joukossa mielipiteiden hajonta oli suuri:

"Se on hurjan tärkeä-- se on ihmisen elinympäristöä sillä tavalla, että ihminen kauuneudesta saa hirveesti voimaa, ja se herättää sitä omaa luovuutta jokaisessa ja ahaa-elämystä. -- Tiekin, vaikka se on ruma tie, niin sen voi tehdä kauniiksi taiteella." (lähiasukas, nainen, 46, sihteeri, kotiäiti)

"No ei se oikein ole asiallista, asiallisuus olis parempi ja liikenneturvallisuus, se riittää kyllä. Se purje, se musta tuntuu vähän oudolta, ja muutkin on sitä sanoneet. Jos se kiinnittää ajaessa liikaa huomion, ni se vie vähän sivuun pääasiasta, siitä vähän poikkeaa" (lähiasukas, mies, 74, matematiikan professori, eläkkeellä)

Monissa vastauksissa mainittiin graffitit ja tagit sotkuna ja haittana Länsiväylänkin viihtyisyydelle. Eräs kuitenkin kommentoi päinvastoin:

"Kyllä se mun mielestä, kun se vaan on hyvin toteutettu, ettei oo liian räikeää. Sinne vaan graffitipojat maalamaan, kun vaan on hyväksytyt piirustukset." (pyöräilijä, mies, 41, huoltoteknikko)

Miten sitten haastateltujen mielestä tieympäristöjä yleensä voitaisiin ja tulisi parantaa ja tehdä miellyttävämmiksi? Vastausten pääasiallisiksi aspekteiksi nousivat kohtuullisuus tierakentamisessa, ympäristön kokonaisuus, (tehtykin) luonnollisuus ja luontoelementit. Yleisesti korostettiin hyvän suunnittelun kokonaisuutta.

"Esteettisillä seikoilla. Selkeät opasteet tarpeeksi ajoissa, istutukset, bussikaistat, turvallisuus."

"Istutuksia ja viheralueita."

"Pensaat ja puut, lisää luontoa siihen."

"... ja ettei maisemaa rikottaisi turhaan."

"Valtaväylä ei saa olla liian dominoiva."



4.4 Teollinen muotoilu ja ympäristötaide

Yhdeksi keskeiseksi puheenaiheeksi haastatteluissa muodostui Keilaniemessä sijaitseva Otaniemen liittymä. Katseiden kiintopisteeksi aivan tien lähituntumaan pohjoispuolelle on kahden ylikulun väliin sijoitettu Anne Eerolan suunnittelema veistos. *Purje* oli kiinnittänyt kaikkien vastaajien huomion. Se oli selvästi autoilijoiden suosiossa: 15 autoilijasta 12 antoi siitä positiivista palautetta.

Veistosta kuvattiin vauhdikkaaksi, paikkaansa hyvin istuvaksi, piristäväksi, tyylikkääksi, näyttäväksi, "minun silmäni miellyttäväksi vaikka muut ovat haukkuneet" sekä "mukavaksi mutta sinänsä hyödyttömäksi". Sen nähtiin myös toimivan maamerkkinä Kehä I:lle käännytessä tai merkkinä siitä "että nyt pitää valmistautua siihen ja siihen". Eräälle bussimatkustajalle *Purje* merkitsi yksinkertaisesti bussipysäkkiä.

Bussi- ja kevyen liikenteen matkustajien keskuudessa purjeen vastaanotto oli vähemmän innostunut. Kriittisissä kannanotoissa purje nähtiin sijoitetun väärin: katsottiin että illuusio liikkeestä ei toimi, purjeen koettiin juuttuneen siltojen väliin. Sateenkaaren asukkaista puolet piti veistosta onnistuneena.

"Se purje on aivan ihana, se pehmentää koko homman. Ja se symbolisoi hirveen hyvin.-- Se on vähän niinku tällöinen automerellisyys, että se betoni on tän purjeen meri, mikä ui siinä ympärillä." (lähiasukas, nainen, 46, sihteeri, kotiäiti)

"Vaimo sanoo, että se ei symbolisoi mitään täällä päin olevaa -- se on ihan erillinen!" (lähiasukas, mies, 81, insinööri, eläkkeellä)

Veistoksen symbolifunktiota pidettiin sekä onnistuneena, vaikeana että liiankin yksinkertaisena:

"Siitä puuttuu vene. Sen ymmärtää maallikkokin, mitä se tarkoittaa." (pyöräilijä, mies, 49, työtön rakennusmies)

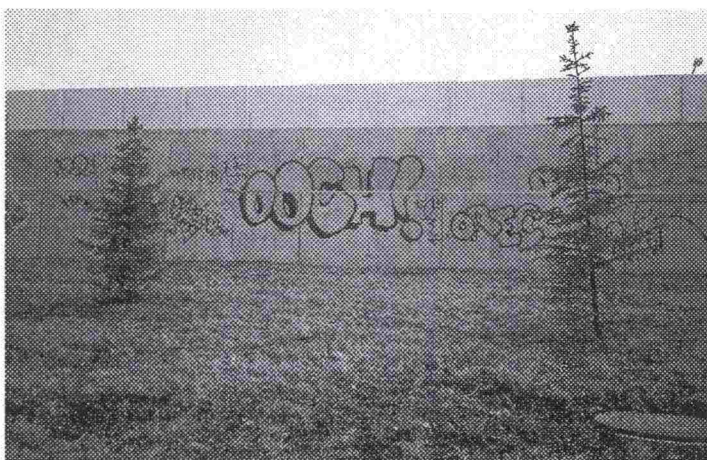
"Vähän ihmetyttää se. En ole oikein ymmärtänyt sen funktiota." (autoilija, nainen, 47, yrittäjä/kouluttaja)

Taideteokseen tieympäristössä – pelkästään esittävään, mitään toiminnallisia funktioita sisältämättömään suureen objektiin – suhtauduttiin kuitenkin keskimäärin uteliaan ennakkoluulottomasti.

Liittymäalueen eteläreunalla on kuvanveistäjä Hannu Sirenin ideoima ja suunnittelema, *Vastuuksi* nimetty kallioleikkausten sarja. Kun *Purje* edustaa melko perinteistä veistotaidetta, kallioleikkaus on rajatapaus ympäristön teknisen muokkaamisen ja ympäristötaiteen välimaastossa. *Vastuun* erottuminen ympäristöstään on riippuvaista vuoden- ja vuorokaudenajoista ja säistä. Lumettomina vuodenaikoina auringonlaskun jälkeen se valaistaan alaviistosta suunnatuilla lampuilla, jotka korostavat kiven pinnan muotoja.

Teosta pidettiin melko vaikeana havaita ja hahmottaa. Se oli jäänyt huomaamatta viideltä autoilijalta viidestätoista, kahdelta bussimatkustajalta seitsemästä sekä yhdeltä pyöräilijältä. Tosin useimmat tiesivät sen olemassaolosta tuttavien puheiden tai lehtien perusteella.

Kallioleikkausten koettiin näkyvän huonosti, koska autosta ei ehdi katsella, mutta myös pyöräillessä. Niitä pidettiin vaatimattomina kovaan vauhtiin nähdä. Päivällä kallioita ei juurikaan huomaa. Sen sijaan teoksen yövalaistusta kiiteltiin. Selvätkö ero näkyi siinä, että bussimatkustajat pitivät kallioseinämää onnistuneena, kun taas kevyen liikenteen yhdeksästä käyttäjästä vain kaksi piti sitä on-



nistuneena. *Vastuu* hahmottuu, tai "toimii", siis ehkä parhaiten liikkeessä, matkustettaessa toisen kuljettamassa ajoneuvossa.

"Ne on kauniit, valaistu myöskin kauniisti ja sit nää irtokivlohkareet on myöskin kauniit." (bussimatkustaja, nainen, 44, operaattori)

"En osaa oikein sanoa. Ne on kallioleikkauksia (naurua). En oo niin tarkkaan katsonut kuitenkaan. Kun pyöräilee, niitä ei niin hyvin nää. Ja autolla taas tulee niin nopeesti mentyä ohi." (pyöräilijä, mies, 41, huoltoteknikko)

Toisaalta tämän voi katsoa kuuluvan teoksen luonteeseen muuttuvana, ulkotilojen ympäristöelementtinä. Yleiskuvan saaminen pitkänomaisesta teoksesta kestää säästää riippumattakin jonkin verran pidempään kuin purjeistoksen hahmottaminen.

Puhuttaessa *meluesteistä* ja niiden materiaaleista, vastaajat pitivät meluesteitä ylipäänsä teiden varsilla tärkeinä. Niiden katsottiin parantavan sekä asukkaiden että kevyen liikenteen mukavuutta.

Ehdottomasti toivotuin melueste oli maavalli. Se mainittiin positiivisessa mielessä 17 kertaa eikä kertaakaan negatiivisessa mielessä. Tosin monet korostivat sen vievän runsaasti tilaa ja soveltuvan vain erityisen avariin paikkoihin. Eniten vastareaktioita herätti puolestaan ajatus läpinäkyvästä muoviaidasta. Sen arveltiin likaantuvan nopeasti ja keräävän graffiteja, "jotka sitten näkyvät molemmilta puolilta". Läpinäkyvää aitaa vastustettiin siksikin, että meluesteen tehtävänä pidettiin myös liikenteen visuaalisen vilinän vähentämistä. Metalliaitoja ei ylipäätään pidetty onnistuneena ajatuksena. Länsiväylän toteuttuja metalliaitoja pidettiin harmaina, ikävinä ja monotonisina. Tilalle toivottiin puurakenteisia tai toisaalta maalattuja, värikkäämpiä aitoja.

Taulukko 1. Suhtautuminen meluvallien materiaaleihin.

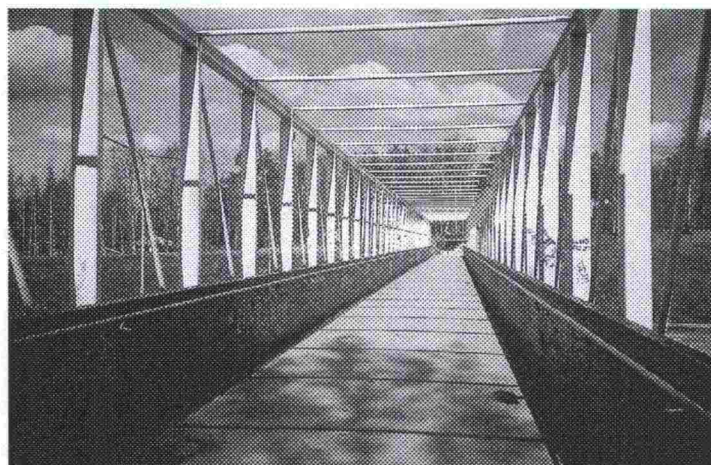
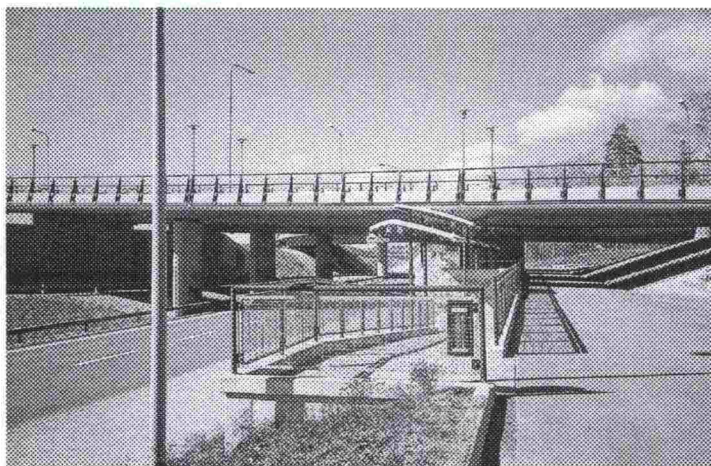
	positiivisia kommentteja	negatiivisia kommentteja
maavalli (ja istutuksia)	17	-
puurakenteinen	14	1
metalli	3	4
betoni	2	3
läpinäkyvä, muovi	4	8

"Jossain mielessä maavallit vaikuttais kaikkein parhaalta. Ja seuraavaks tämmönen höyläämätön, kuitenkin jollain tavalla käsitelty puu. Ne saattais istua luontoon kaikkein parhaiten." (pyöräilijä, mies, 41, huoltoteknikko)

Vastaajat pohtivat meluesteiden mahdollisten materiaalien yhteydessä luonnollisuuden lisäksi käytännöllisyyttä:

"Maavalli olis siinä mielessä hyvä, ettei sitä voi mennä maalailemaan. En tiedä miten tollanen puu kestää." (autoilija, nainen, 49, sihteeri)

"Mun mielestä paras materiaali ois kai se joka saadaan halvimmalla ja tehokkaimmin putsatuksi tageista, sitä joudutaan kumminkin tekemään. Ja toinen on se mikä kestää parhaiten säätä ja estää melua, niin sehän on tarkoituksenmukasinta. Mä luulen että joku läpinäkyvä juttu ei oo hyvä koska se maalataan umpeen ja jos ei, siihen lentää linnut ja muut." (autoilija/pyöräilijä, mies, 39, atk-tukihenkilö)



Sateenkaari-korttelin asukkaat pitivät melusteita erittäin tarpeellisina. Niiden näkymistä omasta ikkunasta avautuvassa näköalassa asukkaat eivät pitäneet suurena häirtä "paitsi alakerran asukkaiden kohdalla". Naapurit tuntevat hyvin ensimmäisen kerroksen asukkaiden kamppailun melusteiden madaltamiseksi suunnitellusta korkeudesta. Korttelin kohdalla olevia metallisia esteitä kaksi piti ulkonäöltään epäonnistuneina. Hakamäen kohdalla pitemmällä matkalla käytetyt samankaltaiset peltiesteet on koettu myös toiminnallisesti huonoiksi:

"Yhtiökumppani asuu Hakamäentiellä ja hän sanoo että melu on vain lisääntynyt sen jälkeen kun melusteet laitettiin." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

Myös Länsiväylän ylittävät kevyen liikenteen sillat Hakamäen ja Tapiolan kohdalla oli huomattu ja rekisteröity melko tarkoin. Niistäkin oltiin selvästi tietoisia ja niihin otettiin usein kantaa jo ennen kuin sitä pyydettiin. Siltoja pidettiin muun muassa monimutkaisina, asiallisina ja mielenkiintoisina.

"Yhteensopivia koko homman kanssa: ne sillat on aika teknisiä ja erikoisen näköisiä. Erikoisen näköisiä on noi meluaidatkin." (pyöräilijä/autoilija, mies, 39, atk-tukihenkilö)

Siltojen vaihtelevuus oli huomattu. Siihen reagoitiin sekä positiivisesti että negatiivisesti:

"Niiden estetiikasta voi olla eri mieltä. Kaikki erilaisia. Hakamäen silta on aika massiivinen, pomppaa rajusti esiin." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

"Mauttomuuden huippu. En ymmärrä mistä ne on tekastu. Putkia ristiin rastiin, ei istu maisemassa." (bussimatkustaja, nainen, 44, operaattori)

4.5 Tieympäristön havaitseminen ja estetisointi

Tieympäristön hahmottamista ja sen kohteiden havaitsemisen tapoja tutkittiin analysoimalla muita tarkemmin kymmenen Länsiväylä-haastattelua. Pidettiin tarpeellisena selvittää eri välineillä ja eri mielellä matkustavien ympäristön havaitsemisen tapoja. Mukana oli sekä *autoilevia* että *ei-autoilevia* vastaajia ja sekä autoiluun *positiivisesti* että *negatiivisesti* suhtautuvia. Analysointi tehtiin temataulukon (liite 3) pohjalta. Esimerkkeinä esite-

tään julkaisun lopussa kuuden haastattelun referaatit (liite 4), joissa ovat edustettuina sekä autoilijat että bussin ja kevyen liikenteen käyttäjät.

Analyysissa pyrittiin löytämään niitä tapoja, joilla vastaajien ympäristön hahmottamisen tavat vaihtelevat ja joilla suhde autoiluun, Länsiväylään ja suuriin teihin yleensä sekä toisaalta havaintoherkkyys ovat sidoksissa. Tähtäimessä oli näiden taipumusten "logiikka", tapauksista löytyvät johdonmukaisuudet ja epäjohdonmukaisuudet.

Vastaajien huomiokykyä arvioitiin haastatteluissa muun muassa pyytämällä muistelemaan Länsiväylän varrella olevia näkymiä ja maamerkkejä, kuvailemaan Otaniemen liittymää sekä kysymällä minkälaisia ja mistä materiaaleista valmistettuja melusteita he ovat Länsiväylän varrella havainneet. – Uusitulla Länsiväylällä on kokeiltu eri materiaaleista valmistettuja melusteita: 1) puisia, 2) puusta ja betonista rakennettuja, 3) metallisia (kaksi eri mallia, matala ja korkea) ja 4) maavalleja.

Haastatelluilta kysyttiin myös, ovatko he panneet merkille 1) purjeveistoksen, 2) kallioleikkaukset ja 3) kevyen liikenteen sillat. On tosin huomattava, että näiden kohteiden havaitsemiseen vaikuttaa myös taannoinen lehtikirjoittelu ja niin edelleen. Etenkin kallioleikkausteosten huomaaminen päiväsaikaan matkustettaessa edellyttää etukäteistietoa. Niiden havaitseminen kertookin pelkän visuaalisesta huomiokyvyn ohella myös esimerkiksi lehtien lukemisesta.

Haastattelut osoittavat, miten monilla tavoilla vastaajien sosiaaliset asemat, liikkumisen tavat ja tietenkin myös asuminen tien lähellä vaikuttavat havaitsemiseen ja merkityksenantoon. Seuraavassa esitetään yhteenvedonomaisesti tulokset näistä tapaus-tarkasteluista.

Havaitseminen. Analysoidut tapaukset osoittavat sen, miten tieympäristön hahmottamisen tavat vaihtelevat tarkkasilmäisen assosiativisesta hajamielisen välinpitämättömyyteen. Näyttää siltä, että kaikkein tarkimmin Länsiväylän ympäristöä havainnoivat ne, jotka liikkuvat useilla eri liikennevälineillä (eli myös eri nopeuksilla), useaan aikaan päivästä (ei pelkästään ruuhka-aikaan). Usealla välineellä liikkuvat myös suhtautuvat muita myönteisemmin sekä suuriin teihin että uusiin innovaatioihin niiden kehittämiseksi miellyttävämmiksi. Tekniseen ympäristöön ei kyllästy, jos päivittäinen matka on vaihteleva eikä muodostu pelkäksi rutiiniksi tai pakoksi.

Pyörätien puolelta tiestä saatava vaikutelma on toinen kuin autotien puolelta. Monet pitävät uusia kevyen liikenteen väyliä uudistusten parhaana puolena. Tosin niitä kritisoitiinkin ja autoilijoista yksi ei ollut huomannut niitä (vielä) lainkaan. Tässä tullaan mielenkiintoiseen problematiikkaan: "väärin" havaintoihin tien rakenteista ja edelleen niihin taustatekijöihin, jotka suosivat tarkkailevaa/osallistuvaa tai vastaavasti sulkeistavaa/välinpitämätöntä asennoitumista tieympäristöön.

Vastaajia pyydettiin muistelemaan, mitä materiaaleja Länsiväylän melusteissa on käytetty. He olivat yleensä huomanneet melko tarkoin Länsiväylän puiset, puuta ja betonia yhdistävät, metalliset sekä maasta muodostetut melusteet. Kuitenkin myös *lasisia, sementtisiä ja metallisia, valkoisiksi maalattuja* melusteita oli havaittu. Samoin *betonisia* oli huomattu paikoissa joissa niitä ei ollut.

Mielenkiintoista on, että "väärin" havaintoja oli kaikilla ryhmillä, vähiten kuitenkin pyöräilijöillä. Tähän vaikuttanee se, että pyöräilijä näkee ympäristön kohteet autoilijaa hitaam-

massa vauhdissa ja usein lähempää (ja pyörätieltä myös takaa, "kulissien puolelta"). Samalla pyöräilijät ryhmänä olivat myös analyyttisellä tavalla *kriittisimpiä* ympäristön suhteen. Monet heistä kritisoivat toteutettuja meluaitoja ja tieympäristön estetisoinnin mahdollisia ristiriitoja melko terävin sanakäntein.

Vastahakoisia matkustajia eli Länsiväylää pitkin käyvän matkansa vastenmielisenä tai yhden-tekevänä ajankäyttönä kokevia oli haastateltujen joukossa erityisesti bussimatkustajissa. Monen bussimatkustajan asennetta tieympäristöön voisi kuvata *skeptiseksi*.

Muista syistä ympäristön sulkeistavia oli myös autonkäyttäjissä. Syiksi voidaan arvella ensinnäkin vauhtia ja ajamisen vaatimuksia, toisaalta mahdollisuuksia kuunnella radiota ja käyttää autopuhelinta. Ehkä myös autoilun pelkkää matkustamista suurempi fyysisyys suosii taipumusta keskittyä liikenteessä voimakkaasti matkan päämäärään, työn suunnitteluun ja niin edelleen.

Kriittinen ja skeptinen ympäristösuhde erottuvat siis toisistaan vastauksissa. Skeptinen suhde tietynlaiseen ympäristöön vähentää mielenkiintoa tarkastella sitä. Skeptisellä asenteella huomiot ja muistikuvat jäävät epämääräisiksi, mikä rajoittaa kykyä analysoida ja arvostella olemassaolevan ympäristön piirteitä. Tie ei ole laajassa mielessä esteettinen; se ei herätä huomiota vaan koetaan harmaana ja ikävänä. Kriittinen suhde sen sijaan ei vähennä mielenkiintoa; se vaikuttaa oikeastaan olevan *seurausta* ympäristön intensiivisestä tarkastelusta.

Koulutuksen ja ammatin suhteesta "näkemisen tapoihin" aineisto antaa mielenkiintoisia vihjeitä. Insinöörien huomio vaikuttaa kiinnittyvän rakenteiden ja liikenteen toimivuuteen. Ekonomit ajattelevat "turhasta" aiheutuvia kustannuksia. Sattumaa tai ei, aineiston kaksi juristia ovat keränneet varsin vähän visuaalisia havaintoja Länsiväylästä, jota molemmat ajavat päivittäin. Muutamat markkinoinnin ja atk:n aloilla toimivat henkilöt olivat ehkä tarkimpia kuvauksissaan tieympäristön esteettisistä ja toiminnallisista ominaisuuksista. Visuaalisen materiaalin käsittely työssä ja harrastuksissa helpottaa hahmottamista ja nähdyn analysointia. Suppean otoksen vuoksi tuloksia ei ole syytä yleistää. Hieman isommalla otoksella olisi kuitenkin kiintoisaa spekuloida *visuaalisen* ja *typografisen psyyken* (ks. Postman 1987) esiintymisestä eri ammattiryhmissä – seuraako esimerkiksi juristien tekstikeskeisestä koulutuksesta ja työstä heidän visuaalisten havaintojensa ja näkemystensä niukkuus?

Estetisointi. Länsiväylällä liikkuvat tienkäyttäjät ymmärtävät estetisoinnin käsitteen lähinnä kahdella eri tavalla. Noin puolet haastatelluista tien käyttäjistä ymmärtää estetisoinnin miljöönrakentamisena, maisemointina ja tien parantamisena kokonaisuutena. Tällöin estetisointiin kuuluvat tien linjaus, sitä ympäröivät maisemat, tiehen teknisenä kokonaisuutena kuuluvat rakenteet ja muodot, pientareet, istutukset, merkinnät ja opasteet sekä erilliset taideteokset. Osa vastaajista ymmärtää estetisoinnin selvästi suppeammin, lähinnä irrallisten elementtien kuten veistosten tuomisena tien varsille. Heille tie maisemassa ei näyttäydy ympäristöesteettisenä kokonaisuutena vaan paremminkin funktionaalaisesta näkökulmasta.

Estetisoinnin laajasti ja suppeasti ymmärtävien välillä ei ole selvää eroa siinä, miten nämä ryhmät arvottavat estetisointipyrkimykset. Molemmissa ryhmissä suhtaudutaan estetisointiin sekä myönteisesti että kielteisesti. Suppeammin estetisoinnin ymmärtävät eivät suhtaudu neutraalisti taideteosten liittämiseen tieympäristöön, vaan heillä on teoksista vahvoja mielipiteitä puolesta ja vastaan.

Autoilijat suhtautuivat estetisointiin innostuneimmin. Tämä vahvistaa ennakko-oletusta, että tie maisemana ja ympäristönä on lähinnä yksityisautoilijoille suunnattu ja heidän omaksumansa projekti. Kriittisimpiä olivat pyöräilijät. Heidän kritiikissään toistui argumentti, jonka mukaan taideteokset ja muut huomiota kiinnittävät kohteet ovat vaaraksi liikenteen turvallisuudelle. Bussimatkustajien suhtautuminen vaihteli myönteisestä voimakkaasti sulkeistavaan. Länsiväylän lähiasukkaiden joukossa suhtautuminen erityisesti esteetisiin elementteihin vaihteli suuresti (ks liite 4, tapaukset 5 ja 6).

Autoilijat ja muut vastaajat. Autoilun kokemuksella on ilmeisesti kaksisuuntaisia vaikutuksia tiellä liikkujan "ympäristösuhteeseen". Autoilija hallitsee ympäristöään paremmin kuin muut tienkäyttäjät: hän liikkuu ajan ja paikan suhteen nopeammin, joustavammin ja riippumattomammin kuin bussimatkustaja tai pyöräilijä. Mittasuhteiltaan suuri moottoritie on myös suunniteltu autoilijan ehdoilla: sillat, erilaiset meluesteet, rakennukset ja näkymät vaihtelevat nopeasti liikkuvan auton kannalta sopivassa rytmissä, joka on pyöräilijälle tylsän hidas.

Toisaalta autoilija hallitsee ajoneuvon nopean liikkeen vuoksi kapeamman sektorin näkyvissä olevasta maastosta, ja häneltä jää huomaamatta suuri osa siitä, mikä on itse ajamisen kannalta toissijaista. Liikenneturvallisuus on hänelle keskeisintä. Siinä mielessä *ympäristö oikeastaan hallitseekin autoilijaa* voimakkaammin kuin bussimatkustajaa, joka luovuttaa vastuun kuljettajalle tai pyöräilijää, joka voi tarpeen mukaan hidastaa vauhtia joutumatta uuteen vaaratilanteeseen. Silti autoilijat muita tienkäyttäjiä harvemmin mainitsivat, että *juuri estetisointitoimenpiteet* olisivat vaarana liikenneturvallisuuden kannalta. Tässä näkyy aavistus mahdollisesta auton ja muiden liikennemuotojen välisestä intressiristiriidasta moottorietikysymyksissä. Tämä konflikti jäi muuten myös pyöräilijöiden ja bussimatkustajien puheenvuoroissa taka-alalle, paitsi että nämä arvioivat uudistetun Länsiväylän kooltaan liioitelluksi useammin kuin autoilijat.

Innokkaimmin ja varauksettomimmin estetisointiin suhtautuivat autoilevat mutta myös muita liikennevälineitä käyttävät, korkeasti koulutetut, ammatissaan tai harrastuksissaan visuaalisesti suuntautuneet henkilöt. Ympäristön estetisoinnilla onkin analoginen yhteys arkielämän estetisointiin. Tämä taas on sosiologi Gerhard Schulzen mukaan tärkeä osa "elämysyhteiskunnassa" keskeistä "itsetoteutusmiljöötä" (1992, 321; Noro 1995, 135). Se on tyypillinen alle 40-vuotiaiden korkeasti koulutettujen saksalaisten eletty maailma. Siihen liittyy seuraavanlaisia elämän viitepisteitä: *"Preferenssit: uusi kulttuurimiljöö/ kulttuurisirkus/ jazz-festivaalit/ kaupunginosat, joissa on uutta kulttuuria/ asiallisesti suuntautunutta lukemista/ musiikin kuntelu/ vaihtelun etsintä/ muotilehdet/ -- kaupungilla käynti/ musiikkipreferenssit: pop, rock, folk/ korkeakulttuuri/ itsetiedostusryhmät /tiede, tekniikka, nykyajan historia, politiikka, intellektuaalinen suuntautuminen/ laatuilehdet"* (Noro 1995, 135).

Haastattelujen taustatiedoissa kysyttiin vastaajan ammattia ja pääasiallisia harrastuksia. Schulzen tutkimuksen itsensä toteuttajia muistuttava kuva syntyy juuri kaikkein estetisointimyönteisimpien vastaajien preferensseistä. Maalaus, musiikki, taiteet, tekniikka, tietokoneet, kirjallisuus, matkailu toistuvat. Tietoinen vaihtelun etsintä ja suhteellinen riippumattomuus työelämässä liittyy myös jokapäiväiseen tiellä liikkumiseen. Jos välillä autoilu kyllästyttää tai jos huvittaa hieman kuntoilla ja tarkastella ympäristön muuttumista, lähdetään liikkeelle polkupyörällä. Samaten valmius osuvasti analysoida jokapäiväistä ympäristöä sopii tähän hyvin toimeentulevan, jälkiteollisessa yhteiskunnassa oman paikansa löytäneen ihmisen kuvaan.

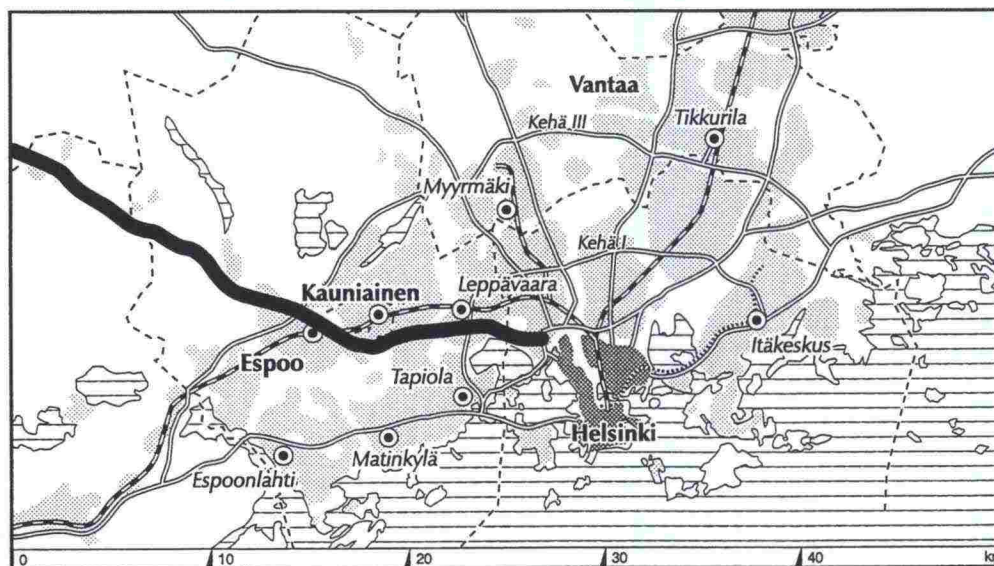
4.6 Yhteenveto

Yleisesti ottaen vastaajat suhtautuivat yllättävänkin *positiivisesti* pyrkimyksiin estetisoida tieympäristöä. Autoilijat ja korkeasti koulutetut suhtautuivat muita myönteisemmin, kevyen liikenteen käyttäjät taas kriittisemmin.

- Tienkäyttäjät korostivat tietä kokonaisuutena, maisemana.
- Yksittäisistä kohteista Anne Eerolan Purje-veistokseen suhtauduttiin erityisen vastaanottavaisesti.
- Melusteissa suosittaisiin mahdollisimman *luonnollisia* ja *maisemaan mukautuvia* materiaaleja: maavalleja istutuksineen ja puurakenteisia aitoja.
- *Autoilijat* suhtautuivat estetisointipyrkimyksiin muita ryhmiä myönteisemmin.
- Monille vastaajille tuli tieympäristöön sijoitetuista objekteista puhuttaessa mieleen *liikenneturvallisuus*, jolle ajateltiin olevan haittaa. Kuitenkin lähinnä pyöräilijät pitivät vaaraa ratkaisevana.
- Useimmat vastaajista käyttivät Länsiväylää melko säännöllisesti ja pystyivät kuvaamaan tieympäristön piirteitä ehkä yllättävänkin tarkoin.
- Länsiväylän merkitykset olivat monenkirjavia: teknisestä edistyksestä suureellisuuteen, komeista merimaisemista Espoon toiminnalliseen valtaväylään, runkolinjaan.

5 TURUNVÄYLÄ JA ARKINEN AUTOILUKOKEMUS

Jani Päivänen



Länsiväylän vertailukohteeksi ja toiseksi haastattelujen aiheeksi valittiin Turunväylä, 1960-luvulla rakennettu sisämaan moottoritie. Sen funktiot ovat hieman toiset kuin Länsiväylän, joka palvelee paljolti espoolaisia ja tien lähialuetta. Turunväylä on Helsinki–Turku-väliä kulkeva pitkämatkalaisten tie, jossa liittymiä on paljon harvemmassa. Toisin kuin viime vuosina suuren muutoksen kokenut Länsiväylä, Turunväylä on pysynyt varsin entisellään. Poikkeuksena on lähinnä Kehä III:n liittymäalue. Lisäksi joitakin laajalti huomattuja rakennuksia on rakennettu lisää (viimeksi Ikean myymälä).

Ympäristöltään Turunväylä on Tielaituksen edustajan mukaan *maisematie*, kun Länsiväylä on suunniteltu *kaupunkimaiseksi moottorikaduksi* (Kontiala 1996). Ajatuksena oli vertailla maisema- ja ajokokemusta näillä varsin erityyppisillä teillä.

Asetelma haastattelun alussa oli varsin toisenlainen kuin Länsiväylällä. Länsiväylän muutokset olivat sen käyttäjille ja sen varrella asuville hyvin tuttuja. Matkustajat olivat nähneet tien muuttumisen pitkän ajan kuluessa. Tiedotusvälineiden kautta myös esteettisen aspektin tuominen tiensuunnitteluun vaikutti tutulta ajatukselta, johon osattiin ottaa suoralta kädeltä kantaa. Sen sijaan Turunväylän käyttäjille kysymykset tiekokemuksesta, maisemasta ja suhtautumisesta teiden estetisointiin tulivat usein kuin tyhjästä. Monetkaan eivät olleet aikaisemmin erityisesti ajatelleet asiaa.

Haastatteluasetelmassa oli Länsiväylä-osuuteen verraten enemmän kysymys ajamisen kokemuksesta ja autosuhteesta sinänsä. Lisäksi vastaajia pyydettiin vertaamaan näitä kahta tietä ja omia kokemuksiaan niillä ajamisesta.

5.1 Minkälainen on kaunis tie?

Pidetäänkö teitä esteettisesti merkitsevinä ympäristöinä vai pelkästään toiminnallisina väli tiloina? Kysymystä lähestyttiin suoraan pyytämällä määrittelemään millainen on kaunis tie. Seitsemällä kolmestatoista vastaajasta ei ollut mitään tai juuri mitään sanottavaa siitä mikä tekee tiestä maisemineen kauniin tai miellyttävän. Syinä siihen että maisemia ei katsota tai että kauneudella ei ole merkitystä, mainittiin seuraavanlaisia ajotilanteen kuvauksia:

“Ei siinä kyllä maisemia ehdi katteleen. -- Hyvin paljon me ajetaan sillä lailla että on pimeää. Ei siinä oikeastaan näe mitään maisemia.” (mies, 50, torikauppias)

“En mä maisemii kyllä. Enemmän se liikenteessä pysyy. *Eli turvallisuus on ensisijaista?* Näin. Ainakin moottoriteillä. Mennään kumminkin kovempaa. -- Ajan lujaa kun heikkopää (nauraa).” (mies, 25, myyjä)

“Mä teen sitä [ajan] ammatikseni.” (mies, 55, kuljetusalan yrittäjä)

Ajaminen on siis melkoisen totista työtä, ja siinä on paras olla tarkkana. Puheena ollut Turunväylä on nopea ja vaativa tie ajaa, joten varovaisuusaspekti painottui selvästi. Mutta kuten joku korosti, pienempi tie ei usein ole yhtään sen helpompi. Siinä näköesteet, kasvit ja ryteiköt ovat lähempänä, mutkia on enemmän ja näkyvyys siksi heikkoa.

Lopuilla kuudella kolmestatoista haastatellusta oli ainakin joitakin näkemyksiä ja havaintoja. Kauniin tien ominaisuuksina tuotiin useimmin esiin maisema (järvet, pellot, joitakin rakennuksia) ja maisemaan sovittaminen.

“Kaunis? Pieni, kapee ja mutkainen (nauraa).”

“*Onks nää niinkun välttämättömät kriteerit?*”

“Ei ne nyt välttämättömät, mut yleensä sellanen joka mukautuu siihen luontoon ja on niinkun enemmän luonnon ehdoilla kun tämmönen moottoritie.”

“*Tuleeko teille mieleen tästä esimerkkiä täältä pääkaupunkiseudulta?*”

“Mm, joo esimerkiksi tommonen Gumbölentie tai vanha Kuninkaantie, vanha tie joka on pitkään ollu ja asutus ja muu istuu siihen. Nää moottoritietähän on enemmän semmosia että ensin on tie ja sitten tulee rakennukset.” (nainen, 39, korkeakoulututkinto)

Kauniina teinä mainittiin myös joitain suuria teitä: Turunväylä, Helsinki–Tampere-tie ja Lahti–Heinola-väli, Ranskan ja Münchenin moottoritiet. Hämeenlinnan moottoritie mainittiin hyvin suunniteltuna, modernina ja esimerkiksi Turunväylää turvallisempana tienä. Ruotsalaisia moottoriteitä taas pidettiin oikeastaan “vielä suomalaisiakin rumempina”, “nehän on ollu jo vuosikausia sellasia ajoputkia”. Ruma tie taas on “semmonen jossa on vaan noita meluaitoja kummallakin puolen”.

5.2 Miksi Turunväylä on "luonnollinen"?

Melko harva Turunväylän ajajista katsoi pystyvänsä vertailemaan Turunväylän ja Länsiväylän kauneusarvoja ja onnistuneisuutta. Yleisesti voidaan sanoa, että *miesten* mielestä toimivuus oli teissä tärkeintä, siksi he pitivät yleensä ruuhkatonta Turunväylää parempana. Turunväylä, jolla on vähemmän liittymiä, mainittiin myös helpompana ajaa. Silti ajoturvallisuuden kannalta Turunväylä oli herättänyt enemmän huolta.

"On se [Turunväylä] sujuvampi ja turvallisempi. Ja kauniimpi maisema, mun mielestä."

"Jos erittelisitte pikkasen vielä?"

"On se sujuvampi ainakin – Länsiväylällä on aina ruuhkaa, hirveesti sivuliittymiä." (mies, 28, ajo-opettaja)

Näitä kahta tietä erottaa kuitenkin:

"-- ainakin siinä Keilaniemessä se *hirveen näkönen patsas* -- ei moottoritien varteen sovi, ainakaan ton näkönen" (mies, 25, myyjä).

Turunväylä muodostui näissä haastatteluissa eräänlaiseksi perustieksi, jota vastaajat ryhtyivät puolustamaan, vaikka sitä ei pidetty mitenkään erityisen kauniina.

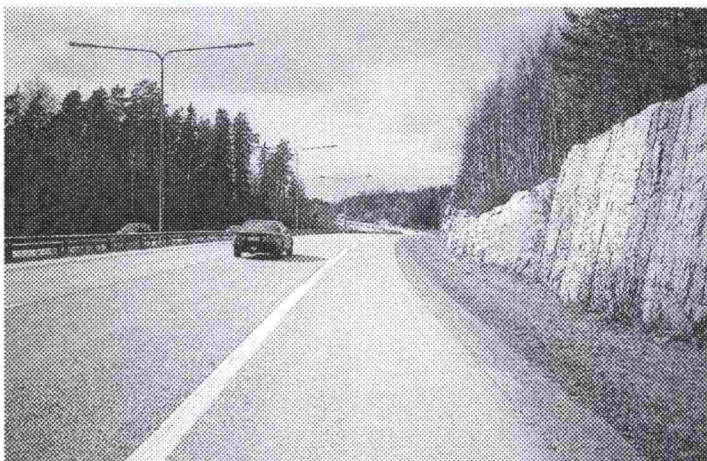
"No ei kai tie oo koskaan kaunis." (nainen, 35, toimihenkilö/kotiäiti)

"En mä sano et se mitenkään esteettinen on, en mä sitä sano." (nainen, 50, terveydenhuollon maisteri)

"Kyllä se [moottoriliikennetien osuus] maisemansa puolesta siihen soveltuu. -- Kokonaisuutena ottaen on paljon kauniimpi kuin moni muu. En mä yleensäkään tietä kauniina pidä, se on makuasia tuo kauneus." (mies, 34, traktorinkuljettaja)

Tien kauneuden ja turvallisuuden, sujuvuuden katsottiin olevan kyllä periaatteessa sovitettavissa, mutta nimenomaan maisemaan sovittamisen keinoilla. *Naiset* puhuivat tieympäristön luonnosta, luontevuudesta ja luonnollisuudesta:

"-- Jos siellä on patsaita ja muuta. Jos se on sellasta että ei kauheesti vangitse katset-



ta, kiinnitä liikaa huomiota, jos se on semmosta luontevaa, mimmosta luonto on, hyvinhoidettu luonto niin OK.” (nainen, 50, terveydenhuollon maisteri)

Toisaalta sama vastaaja näkee Länsiväylän ”kehityksen” ja ”huomion kiinnittämisen” maiseman kysymyksiin itsessään positiivisena.

”Länsiväylällä on ollu niin pitkään sitä kehitystä ja remonttia. Mutta sanoisin ehkä että siellä on enemmän kiinnitetty huomiota tähän esteettisyyteen ja maisemaan kuin mitä on Turunväylällä. Turunväylä on niin, vaikka sielläkin on muutosta ollut, niin se ei ole niin näkyvää kuin tuossa Länsiväylällä.” (sama)

Yleisesti ottaen ero Länsiväylän käyttäjien näkemyksiin oli selvä. Turunväylällä taideteosten liittämistä tieympäristöön ja estetisointia teille perinteisesti kuulumattomilla aineksilla vieroksuttiin sekä miesten että naisten keskuudessa ja kaikissa yhteiskuntaluokissa. Sitä kautta Turunväylä, oma jokapäiväinen kulkureitti, alkoi näyttää tien ”luonnolliselta” mallilta. Samalla kun taideteiden mahdollisuutta alettiin pohtia, nähtiin jo riski, että ”esteettisiä” patsaita alkaa putkahdella vähän joka mutkaan.

”Kyllä jossain määrin niitä vois olla, mutta ei nyt ihan joka kilometri.” (nainen, 35, kotiäiti)

”Ei siinä silmä sitte välttämättä lepää, jos rupee tarkkailemaan jotain taideteosta.” (mies, 34, traktorinkuljettaja).

”Eikö se ole vähän teennäistä?” (nainen, 42, ravitsemusterapeutti)

”Mun täytyy kyllä ihan rehellisesti sanoo, että mun mielestä se [taideteosten pysyttäminen tieväylien varrelle] on kyllä aika typerää... Että luonnon hoitamisella voidaan saada varmasti ihan yhtä kaunis tie kuin se että sinne rakennetaan joitain hökkeleitä -- se katse siirtyy sinne hökkeliin eikä siihen, mitä siellä tapahtuu. Kyllä semmonen normaali tieympäristö pitää sen ihmisen keskittyneempänä ajamiseen.” (nainen, 39, korkeakoulututkinto)

Yksi naispuolisista vastaajista pitää Länsiväylää maisemiltaan Turunväylää kauniimpana, ”kun siinä on niin paljon vettä”. Toinen vastaaja katsoo että moottoritien ristiriita syntyy juuri tästä. Tieltä avautuva maisema on yksi siivu kokonaisuudesta, joka oli ennen yhtenäisempi kaunis maisema:

”Sanotaan näin, että kyllähän Länsiväylä kulkee huomattavasti kauniimman maiseman läpi. Mutta mä en tiedä, onko se aina oikea paikka moottoritielle. Että siinä mielessä Turunväylä on ehkä sijoitettu alunperin semmoiseen paikkaan joka ei riko luontoa niin paljon.” (nainen, 39, korkeakoulututkinto)

5.3 Arkiautoilu ja tieympäristö

Mitä enemmän ja rutiinimaisemmin autoillaan, sitä vähemmän autoilusta ja tienvieruksista on sanottavaa. Tämä koskee erityisesti *työkseen* ajavia ammattiautoilijoita, vähemmän *töihin* ajavia, vähiten niitä (tässä otoksessa harvoja) jotka voivat valita, ajavatko vai eivät. Asetelmaa avaa kahden paljon autoilevan keski-ikäisen miehen vertailu. Ensimmäinen on autoilun ammattilainen, ”liikenteenharjoittaja kuljetusalalla”. Hän kertoo ajaneensa Turunväylällä 35 vuotta, joten:

”aika vähän tulee noita näkymiä katottua -- eihän ne kauheesti kiinnosta ne näkymät”.

Yhtään tieltä avautuvaa näkyä hän ei suostu mainitsemaan, mutta hirvivaara on hänestä merkittävä erityisesti Histan suoralla. Näköaisti on hengissä selviämistä varten. Ympäristö taas on sitä, mikä näköä haittaa:

”Ei mun mielestä nyt niistä ympäristöistä [väliä] mut ainoa mikä tulee mieleen on et jonkun verran vois olla lisää näkyvyyttä, että olis vähän leveempi kaista tehty tähän reunaan mistä olis puusto hakattu pois.” (mies, 55, kuljetusyrittäjä)

Kysyttäessä, millainen tie on kaunis tai ruma, kuljetusyrittäjä kieltäytyi nimenomaan kommentoimasta:

”No niihin asioihin en pysty oikeen ottaan kantaa. -- En mä siihen osaa kauneuteen kiinnittää kovin paljoo huomiota kun se että liikenne sujuu hyvin.” (mies, 55, kuljetusyrittäjä)

Tämä kuljetusalan ammattilainen oli ajokilometrien suhteen otoksen ehdoton ennätysmies: hän ilmoitti ajavansa vuodessa peräti 140 000 kilometriä. Sellaiseksi, joka voi ottaa kantaa ulkonäköasioihin, ei siis tulla pelkästään kokemuksen kautta.

Selvän vastakohdan edelliselle muodosti muun muassa asentajana ja hankintamiehenä toiminut eläkeläismies, joka koki maisemat tärkeäksi osaksi ajamista. Hänenkin pääkiinnostuksensa liittyi tosin tien sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Turvallisuusaspekti oli hänelle hyvin ajankohtainen: hän oli juuri ollut talkootöissä Turunväylällä, perkaamassa hirvikolareistaan tunnettua Histan suoraa vesakoista. Hän pitää kuitenkin Turunväylää *maisemien* suhteen ”mitä kauneimpana”. Se on ”onnistunut tie, tosi hyvä väylä”.

Hän kertoo jopa valitsevansa usein ajo-reitin maisemien mukaan:

”Tykkään ajaa sivuteillä, pikkuteillä maisemien takia.” (mies, 61, asentaja, eläkkeellä)

Reittiä valitessaan mies ajaa mieluummin pikkuteitä. Silti myös kysyttäessä esimerkiksi *rumista* teistä hän mainitsi melko pieniä teitä, Vanhan Turuntien, Nupurintien ja ”mutkaisen ja kapean” Finnoontien. Teitä saataisiin miellyttävämmiksi hänen mukaansa leventämällä ja suoristamalla niitä ja lisäämällä turvallisuutta parantavaa erottelua, ”tekemällä kevyen liikenteen väyliä ja eritasoliittymiä”. Lisäksi pitäisi harventaa teitä reunustavaa puustoa ja myös istutuksia pitäisi ”pikemminkin ottaa pois” kuin lisätä. Tämä kaikki ei hänelle merkitse maisemien pilaamista, kuten monissa muissa vastauksissa.



Turvallisuuden ja estetiikan vaatimukset vaikuttavat jälleen varsin ristiriitaisilta. Esteettisten ja turvallisuustavoitteiden yhteensovittamisen mahdollisuutta kysyttiin myös erikseen. Mies pitää sitä täysin mahdollisena ja nostaa esimerkiksi juuri Turunväylän.

"Siellä ei ole rakennuksia lähellä tietä. On laajat näkymät, pellot ja metsät. Nupuri-Veikkola-väli vain on vaarallinen. Sieltä olisi metsät harvennettava, ei kuitenkaan avohakkuilla" (sama)

Muuna esimerkkinä hyvästä tiestä hän mainitsee Münchenin seudun moottoritiet: siellä liikenne sujuu ja annetaan tietä.

Vaikka jälkimmäinen vastaajakaan ei siis ole mikään pikkutieromantikko, ympäristökokemuksen ero vaikuttaa olevan huima. Selittävänä tekijänä lieenee elämäntapa. Ammatissa toimiessaan mies on autoillut paljon, mutta ei ammatikseen vaan työnsä vuoksi. Tässä työ siis sisältää positiivisia merkityksiä. Iloiseen menneisyyteen liittyy myös huviajeluksen perinne:

"Ajeltiin vaimon kanssa vaikka Porvooseen tai Forssaan hovin vuoksi syömään." (sama)

Hän myös seuraa aktiivisesti kilpa-autoilua.

"Kyllä seurataan kaikkia kotimaisia ajoja. Poika on kartturina tallipuolella." (sama)

Vertailu osoittaa, millä tavoin kauneus on "katsojan silmässä" tai kokijan suhtautumisesta kiinni, ja suhtautuminen puolestaan riippuvaista ajamisen yhteydestä, kuten materiaalisista tuotantoehdoista. Jos ajaminen kuuluu tuotannon eli leivän ansaitsemisen sfääriin, se sulkeutuu itsestään ulos vapaa-aikaan ja elämän nautintoihin liittyvistä asioista. Autoilu voi myös samalla ihmisellä olla osana molempia sfäärejä. Työaikaan, työajoihin ja kuljetuksiin liittyy ehkä ns. protestanttista itsekuria, joka rajaa niistä mahdolliset ilon aiheet pois. Vapaa-ajan liikkuminen koetaan toisella tavoin, kiireettömänä. Lomamaisemista nauttiminen on sallittu.

"Kun työn puolesta liikkuu, ei siinä ehdi niin paljon silleen seurata. -- Jos taas olen vapaa-aikana liikenteessä, sitten on nämä Punkaharjut ja Pulkkilanharjut ja tällaiset rantatiet. Missä vettä näkyy." (mies, 50, torikauppias)

Edellä havaittiin, että jos autoilu on melkein koko elämä, niin siitä ei voida sanoa mitään. Toiseksi esimerkiksi tästä voidaan ottaa eräs haastateltu autokoulunopettaja. Mies sekä

ajaa työmatkansa Turunväylää pitkin että usein myös ohjaa ajo-oppilaansa sinne. Hänelle tuli Turunväylästä mieleen

"koko se tie, se pätkä just mitä mä ajan" (mies, 28, ajo-opettaja)

– ei kysymälläkään juuri muuta. Samoin kävi, kun häntä pyydettiin kuvailemaan suhdettaan autoiluun

"Tä? Omaa suhdettani? Millä tavalla?" (sama)



Mies näkee tieympäristön ennen kaikkea turvallisuuden kannalta, kuten muutenkin erittäin moni Turunväylän käyttäjistä. Taiteen liittämistä tieympäristöön hän pitää vaarallisen kokemattomille kuljettajille. Ja tarkemmin ajatellen myös itselleen:

”Kyl mä nyt pystysin, -- jaa, en mä usko et on hyvä jos alkais niitä tuijotteleen kauheasti.” (sama)

Asema ajo-opettajana, turvallisuuden takuumiehenä, vaikuttaa myös vastauksiin. Kysyttäessä hänen ajamistaan huippunopeuksista mies toteaa, että ”pitäis sanoo sataa kahtakymppiä”, ja päätyy lukemaan 150–160 kilometriä tunnissa.

5.4 Liikenteen muut merkitykset

Autoliikenteen ympäristövaikutuksista huolestumisen suhteen sukupuolten välillä on selvä ero. Miesten ajokokemusta huono omatunto ei ilmeisesti juuri leimaa. Vain kaksi kahdeksasta ilmoitti olevansa huolestuneita (toinen ”tietyssä määrin”). Naisista taas neljä viidestä oli huolestuneita ja viideskin ”jossain määrin”. On vaikea arvioida, onko haastattelun painottuminen ”pehmeisiin” asioihin, kauneusarvoihin yms. ”joihin en kyllä osaa ottaa kantaa” kenties vaikuttanut miesten karskeihin vastauksiin.

Kuten on tullut esiin, hyvin moni autoilija sulkeistaa ympäristön muun muassa rutinoitumisen myötä tai turvallisuussyistä tietoisuutensa ulkopuolelle. Silti moni koki autoilun itsessään, hallittuna tekemisenä, miellyttäväksi, rentouttavaksi hetkeksi. Vaikka monille autoilu merkitsi vain suoraviivaista, välttämätöntä siirtymistä paikasta toiseen, nämäkin usein mainitsivat automatkat eräänlaisina palautumisen mahdollisuuksina vaativan työtä tai perhe-elämän lomassa. Joku puhui haikeasti automatkan suomasta hengähdyshetkestä, kun ei ollut lasten meteliä kuulla haastattelijan ääntä puhelimesta.

”Saa olla omassa rauhassa, ajatella omia ajatuksia, kuunnella omaa musaa, ei tarte kuunnella kenenkään valituksia sillon. Plus sit se et sillä aina pääsee kätevästi joka paikkaan, mihin joukkoliikenteestä ei oo eikä tuu koskaan olemaan.” (mies, 30, työtön, opiskelija)

Myös autoilun kokemisessa oli eroja miesten ja naisten välillä: naiset puhuivat autoilusta lähes yksituumaisesti ”välttämättömänä pakkona” ja olivat useammin sitä mieltä, että se ei ole koskaan miellyttävää. Tämä liittyy osittain ympäristöasenteisiin, mutta ei aina:

”Jos olisi jokin muu vartenotettava liikenneväline, mä käyttäisin sitä mieluummin kuin ajaisin itse yhdellä autolla. Kun tosiaan täältä ei yhteyksiä ole.”

”Oletteko huolestunut autoilun aiheuttamista ympäristöhaitoista?”

”En, niitä paisutetaan liikaa.” (mies, 30, rahtimies, Lohja)

Kaikki vastaajat sanoivat kuuntelevansa autossa musiikkia radiosta tai kasetilta – vain yksi kuuntelee ”vähän”. Moni korosti, että radio on päällä yleensä koko matkan ajan. Useimmat käyttivät myös autopuhelinta. Vain yksi, radion kuunteluakin rajoittanut vastaaja mainitsi kokevansa, että matkapuhelimen käyttö vaarantaa liikenneturvallisuuden.

Hyvin liikkuvaa työtä tehdessä auto voi toimia myös toimiston jatkeena, eikä tätä välttämättä koeta stressaavaksi. Esimerkki työntäyteisestä autoilusta löytyi erään nuoren

kiinteistönvälittäjän haastattelusta. Tämä ajaa päivittäin Nummela–Helsinki-väliä, eikä pane sitä lainkaan pahakseen:

”Viimeiset viis vuotta oon koko ajan ajanu – mä oon töissä samanaikaisesti. Siinä on hetki aikaa kun voi miettiä päivän töitä ja suunnitella sen päivän toimintaa, kaikkee ton tyyppistä. Ja takas tullessa samoin, mulla on hyvä CD-soitin autossa. Se mikä on hyvä puoli automatkassa -- siinä on semmonen 15 minuuttia kun voi rentoutua ja valmistautua siihen päivään.”

”Katotsä mitään maisemia matkan varrella?”

”En. Siinä on just työnsuunnittelua ja CD-soitin, ja kännykkä, siitä voi pitää yhteyksiä asiakkaisiin, ja tavallaan tehä ihan tehokkaasti duunii. Periaatteessa se on ihan sama soittaaks mulle asiakkaat autoon vai minne. Joskus on ihan tehokkaasti käytetty työaikaakin koko se väli, siinä soi tasasesti puhelin, eikä se haittaa työntekoo, asioita saa ihan hyvin pyöritettyä.” (mies, 29, kiinteistönvälittäjä)

6 ASIANTUNTIJOIDEN NÄKÖKULMIA KOhteisiin

Jani Päivänen

Tienkäyttäjien lisäksi Länsiväylän ja Turunväylän ominaisuuksista ja eroista haastateltiin kolmea arkkitehtia esteettisiä kysymyksiä ammatissaan käsittelevinä asiantuntijoina. Kaikki kolme – Kaarin Taipale, Pentti Tuovinen sekä Juhani Välkepinta – kuuluivat Tielaitoksen järjestämän *Tie paikallaan* -kilpailun arvostelulautakuntaan. Lisäksi haastateltiin kahta Tielaitoksen työntekijää, jotka ovat olleet keskeisinä vaikuttajina 1960-luvulla Turunväylää suunniteltaessa ja 1990-luvulla Länsiväylän suunnittelussa.

6.1 Arkkitehtien arvioinnit

Kaikki kolme ulkopuolista arkkitehtiasiantuntijaa suhtautuivat varsin kriittisesti Länsiväylän nykytilaan. He pitivät tietä ylimitoitettuna, erityisesti sen tiettyjä Espoon puolen osuuksia. Kritiikkiä kohdistettiin myös tiensuunnittelun keskeiseen ajatukseen – tai iskulauseeseen – urbaanista dynamiikasta (vrt. Tielaitos 1995b).

”Lapinlahden sillalta, Helsingin päästä eteenpäin on aika mammuttimaisia järjestyksiä. Uskoisin, että LV olisi pitänyt tehdä urbaanimmaksi kaduksi kuin mitä se nyt tehtiin. Nyt ei tule mieleen että Espoo on niin kuin kaupunki vaan se on kertakaikkiaan auton ehdoilla tehty väylä.” (Välkepinta)

Välkepinnan näkemyksen mukaan urbaania, kaupunkimaista on suppeampi, tiiviimpi tienrakentaminen.

”Kyllä LV olisi pitänyt tehdä todellisena kaupunkimootoritienä eikä tämmöisenä böndetienä. Maankäytön pitäisi olla puolet tai kolmasosan tiiviimpää, kolmasosatilaa olisi saatu samat kaistat. Enemmän rakennusmateriaaleilla hoidettu kuin maavalleilla. Turhaa välikaistaa ja oja ja näin pois päin.”

Tuovisen mukaan ”urbaanilla” tai ”dynamiikalla” yritetään vain pukea ”keisarille uusia vaatteita”. Mitään urbaania tai dynaamista Länsiväylään ei hänen mukaansa sisälly, eikä kaivattaisikaan. Länsiväylän nykyilme kuvaa hänestä Espoosta vain taloudellista pääomaa korostavaa puolta:

”Kyllä se hyvin symboloi, tietyllä tavalla, mielikuvaa mikä mulla on Espoosta, espoolaisesta enemmistöstä, koska moottoritie, se assosioituu taloudelliseen menestykseen, ja espoolaiset on varakkaita, ja vielä enemmän kuin muut pääkau-

punkiseudun asukkaat samastuu tämmösiin amerikkalaisiin ideaaleihin. Että tietyllä tavalla se kuvastaa kyllä sitä, sopii siihen mielikuvaan Espoosta, jos kuvitellaan että sellainen identiteetti on olemassa." (Tuovinen)

Taipale katsoo, että Länsiväylä edustaa Espoota sikäli, että Espoo on yksityisautoilu-kaupunki:

"Se on selvästi Espoon puolella huono. Se ero näkyy selvästi, Espoon puolella se on maisemaan nähden täysin ylimitotettu. Ja sitten myöskin on raiskattu se Sinebrychoffin huvila, se menee aivan liian läheltä, se on raiskattu se olemassa oleva ympäristö siinä. Ja Tapiolan puolella siinä on meluaitoja aivan liian lähellä niitä rakennuksia."

"Miten Länsiväylä sopii sitä ympäröivään maisemaan, miten vielä erottelisitte näitä eri kohtia?"

"Helsingin puolella se tuntuu olevan mittakaavassa. Ero on radikaali." (Taipale)

Välkepinnan mielestä Länsiväylä ei edes liity Espooseen:

"Mä en miellä sitä ollenkaan Espoon kaupunkiin liittyväksi. Se on kertakaikkiaan Helsingistä rannikkoa pitkin suuntautuva päätie."

Yhden arkkitehdin mukaan Länsiväylä edustaa Tielaitosta "ylimitoituksella", toisen mielestä siinä että "Tielaitos on yhtä kuin moottoritietä" mikä "ei kyllä ehkä enää pidä paikkaansa, siinä on tapahtunut muutoksia 90-luvun puolella" ja kolmas sanoo:

"Osoittaa, että Tielaitoksen puitteissa tietoa ja taitoa on ja käytetään sinällään hyviä konsultteja mutta sanoisin, että Tielaitoksen piirissä pitäisi nyt herätä tämmöinen kaupunkiajattelu enemmän kuin tähän asti. Nämä moottoritiet on ihan kauniita ja hyviä mutta tällaista urbanismin taitoa ei näytä Tielaitoksen piirissä olevan. Ehkä se on löytymässä ihan pienistä puitteista eli kylä-, kunta- ja kaupunkikeskusten yhteydessä. Tämän vuoden teemahan on ollut tällainen. Nyt pitäisi löytyä suures-
sa mittakaavassa vähän samaa." (Välkepinta)

Tien suunnittelun keskeisistä ideoista Otaniemen liittymän esteettiset rakenteet ovat haastateltujen arkkitehtien mielestä "keinotekoisia". Välkepinta pitää niitä "sinällään ihan hyvinä", kun taas liikennetekninen suunnittelu saa häneltä moitteita kiristyvine kaarteineen. Otaniemen liittymän porttiaihe ei ole mennyt haastatelluille arkkitehdeille perille. He eivät näe eritasoliittymässä mitään porttia:

"Eihän se voi olla portti jos siitä ajetaan vaan ohi tai lävitse." (Taipale)

"Yritetään saada ihmiset näkemään sellaista mitä ei itse asiassa ole. Itse olen ehkä ollut vaikuttamassa portti-käsitteen tulemiseen tähän suunnittelukieleen, mutta se on todella tässä vanhan kaupungin portin merkityksessä. Se on ihan toinen merkitys kuin tämä, joka on omaksuttu. Jokainen asia joka vaikutti epäilyttävältä niin kun se nimitettiin portiksi, se tuli jollain lailla hyväksyttäväksi. Mä en hahmota mitään porttia siinä." (Tuovinen)

Pentti Tuovinen ja Kaarin Taipale arvostelevat toteutettuja meluvalleja kovin sanoin:

"Mä en niistä pidä eikä ne sovi siihen. -- Mutta saattaa olla että mä sekoitan näihin hökötyksiin joita näkee nyt joka puolella. Se kuuluu nykyiseen muotiin, kaikessa pitää olla metallia." (Tuovinen)

Taipale muistuttaa, että paras melueste on sellainen, jota ei lainkaan tarvita:

“Eli kaavoituksessa huolehditaan siitä ettei tarvita, se on ensimmäinen. Ja toinen on se, että voidaan käyttää sellasia ajonopeuksia että niitä ei tarvita. Näitä vaihtoehtoja, esim. ajonopeuden säätelyä, käsitellään ihan liian vähän. Eli lähdetään siitä että kaupunkialueella pitää ajaa niin hirveen kovaa. Ja sitten tulee tietenkin maavalli sillon kun siihen on tilaa. Ja seuraava on kyllä tällaset enemmän tai vähemmän läpikuultavat, tai sellaset yhdistelmät. Esim. tossa Hämeenlinnantiellähän on sellanen joka on betonia ja lasia, joka on aika onnistunut. Mut siinä on idea just se, että se on räätälöity siihen paikkaan. Ei voi lähtee siitä et on joku tyyppiseinä jota sit pannaan joka paikkaan, ne ei näytä missään onnistuneilta.” (Taipale)

Rinnakkaisesti Turunväylä-haastattelujen kanssa arkkitehtejä haastateltiin myös heidän henkilökohtaisesta suhteestaan autoiluun. Kaikki kolme omistivat auton ja sanoivat tietyissä olosuhteissa (hyvissä sääolosuhteissa, tyhjällä tiellä, ruska-aikana, vaihtelevassa maisemassa) nauttivansa autolla ajosta. Kaksi piti kuitenkin suhdettaan jossakin määrin ristiriitaisena ja sanoi välttävänsä turhaa ajamista. Toinen näistä oli harkinnut ennen haastattelua ajavansa varta vasten katsomaan kohteena olevaa Länsiväylää, mutta päättänyt sitten olla ajamatta vain sitä varten useita kymmeniä kilometrejä.

6.2 Projektinvetäjän eli tuottajan näkökulma

Länsiväylän uudistamisen suunnittelua johtaneen Pekka Kontialan (1996) mukaan projektiin liittyy uusi käänne teiden visuaalisessa suunnittelussa. Aikaisemmin on toimittu maaseutuympäristössä tai kaupunkien ulkopuolella ja on puhuttu *maisematiestä* ja sen suhteesta *maisemaan*. Nyt johtoajatuksena oli suunnitella ensi kertaa varsinaiseen kaupunkiympäristöön sopiva nopea tie.

Kaupunkimaisen, “tiivin” moottorikadun suunnittelutarve liittyy ensinnäkin siihen, että väestö keskittyy entistä enemmän suuriin taajamiin ja samalla niiden kuormitetut tiet siirtyvät yhä enemmän tielaitoksen ylläpidettäväksi. Toinen tarve johtuu siitä, että liikennealueet kasvavat yhdyskuntarakenteen leviämisen seurauksena. (Tielaitos 1995c) Moottorikadun ideana on olla tehokas kone, joka kokoaa liikenteen yhdelle sujuvalle ja turvalliselle väylälle ja minimoi autoliikenteen ympäristöä pirstovan vaikutuksen.

Viime aikoina Tielaitoksella on selvitetty erityisten moottorikatuojen toteutuksia Euroopassa. Tielaitos on tutkinut moottorikatuojen mahdollisuuksia *Liikenne ja maankäyttö* -tutkimusohjelmassa. Visio tiivistä moottorikadusta on kytketty pyrkimykseen tuoda kestävä kehityksen periaatteet ja ehyen kaupunkikuvan säilyttäminen käytännön tiesuunnitteluun. Eurooppalaisia moottorikatuja esittelevän julkaisun mukaan moottorikatu on “väylä, jolla on suhde ympäristöönsä. Katu-sana pyrkii ilmaisemaan suhteen läheisyyttä. Toisin kuin moottoritie, joka etenee ympäristöstään irrotettuna, moottorikadun fyysiset ominaisuudet muuttuvat läpäistävän taajamarakenteen mukaisesti.” (Tielaitos 1995c)

Onko Länsiväylä moottoritie vai moottorikatu? Yleensä tien ajatellaan kulkevan kaupunkirakenteen ulkopuolella, kadun taas kaupunkirakenteen sisällä. “Tiet palvelevat lähinnä eri paikkojen välillä liikkumista. Ne ovat periaatteessa kaksiulotteisia nauhoja, viiva jota pitkin ajoneuvot liikkuvat – vaikei tämä ole ainoa liike, jota ne palvelevat.” Kadut taas

kytkeytyvät suuressa määrin ympäröivään rakennuskantaan ja kaupungin toimintoihin. Ne ovat suljettuna kolmiulotteisena tilana kahden rakennuslinjan välissä. (Radović 1993)

Länsiväylä on suunniteltu Espoon "puutarhakaupungin pääkaduksi" (*Kolmas Länsiväylä*, 73). Samassa julkaisussa siitä kuitenkin puhutaan enimmäkseen moottoritienä. Vaikka Länsiväylän lähellä on paikoin jonkin verran rakennuksia, se ei missään kohdin hahmotu kolmiulotteisena tilana rakennuslinjojen välissä.¹ Ehkä Espoon kaltaisessa hajanaisessa "viherkaupungissa", jossa itse kaupunkirakenne on luonteeltaan epäselvä, pääkaduksi sopiikin moottoritie.

Tien suunnittelua johtaneen Pekka Kontialan mukaan Länsiväylä on "kaupunkimainen moottoritie". Se on tarkoitettu palvelemaan lähinnä espoolaista lähialuetta. Siten sen liittymäväli on lyhyt ja nopeustaso alhainen (sallittu nopeus 80 km/h). Kontialan näkökulmasta Länsiväylä ja Espoo liittyvät hyvin kiinteästi toisiinsa.

"Länsiväylä ja Espoo ovat aivan yhdessä, kasvaneet käsi kädessä. Espoo on kietoutunut Länsiväylän ympärille. -- Espoota ei olisi ilman Länsiväylää ja Länsiväylää ei olisi ilman Espoota." (Kontiala)

Kaupunkimaisuus hahmottuu Kontialalle funktionaalisena, tien toiminnoista lähtien. Länsiväylä palvelee hyvin myös bussiliikenteen käyttäjiä, siis Espoon kaupungin asukkaita. Kontialan mukaan Länsiväylän kauneus on sen suuruudessa. Hän vertaa sen kokoa kirkkoarkkitehtuuriin:

"Se on vähän niin kuin rakennuksissa... Joidenkin mielestä pieni mummon mökki on kaunis, ja paljon muuta kaunista ei sitten olekaan. Samaan sarjaan kuuluu siten tietysti kylätie, joka kiemurtelee ja kiertelee kaikki paikat ja järvet vähän vilahtellee, niin semmonen on kaunis. Mutta sitten jos halutaan tuota urbaanista ympäristöstä etsiä kauniita väyliä, niin ne on isompia. Jos Helsingin mittakaavassa otetaan joku *Suurkirkko tai vielä suuremmat rakennukset*, niin silloin pitää kysyä, onko se kaunis." (Kontiala)

Kontiala korostaa väylän modernia arkkitehtuuria ja toteaa, että uudenaikaiset ratkaisut kohtaavat aina ymmärtämättömyyttä ja vastustusta. Hän vertaa Länsiväylää juuri kokonsa puolesta rakenteilla olevaan Nykytaiteen museoon ja Pariisin Pompidou-keskukseen, jotka myös edustavat modernia arkkitehtuuria.

"Onko Nykytaiteen museo, kun se valmistuu, kaunis? Ja samassa mittakaavassa joudutaan sitten arvioimaan jotain Länsiväylän kaltaista rakennetta, jossa välillä on paljon kaistoja ja välillä on arkkitehdin suunnittelemlia rakenteita." (sama)

Turunväylä on Kontialan mukaan aivan eriluonteinen tie kuin Länsiväylä: se on suunniteltu avoimen maaston moottoritienä, jonka luonnetta ei halutakaan muuttaa.

Turunväylän suunnittelussa 1960-luvulla vaikuttaneen Ronald Westermarckin mukaan vielä tuolloin esteettisiin kysymyksiin ei kiinnitetty paljoakaan huomiota:

"Tänä päivänä otetaan paljon paremmin huomioon jo etukäteen maisemaan soveltamisen vaatimus. Silloin, 60-luvun lopussa, pyrittiin jälkikäteen kosmeettisella maisemoinnilla peittämään jälkiä."

¹ Tosin tien kahden puolen kohoavat esteet tuottavat osittaisen "suljetuuden" efektin, joihin metallipinta tuo teknisen sävyn. Mielipiteet puolestaan vaihtelevat sen suhteen, pidetäänkö efektiä kaupunkimaisena.

Uutta Länsiväylää toteutettaessa on Westermarckin mukaan panostettu selvästi enemmän muun muassa maisemointiin ja melusuojaukseen. Henkilökohtaisesti hän pitää Länsiväylää "jossain määrin ylimitoitettuna":

"Se on tämä suunnittelu on niin hidasta, että joissakin tapauksissa, niin kuin tässä Länsiväylän tapauksessa, ehtii aika voimakas muutos tapahtua koko tieajattelussa. 1980–90-luvuilla alettiin paljon enemmän puhua ympäristövaikutuksista, kun taas Länsiväylä on 80-luvun alun tuotteita, sillä tavalla että se on ehkä enemmän sen tien itsensä ehdoilla toteutettu."

Sekä Kontiala että Westermarck näkevät Länsiväylän joka tapauksessa avaavan uusia uria ja korostavat arkkitehtien ja teollisten muotoilijoiden mukaantuloa. Muutosta tapahtuu teknisissä ratkaisuissa, ja siten myös tiessä kokemusympäristönä.

"Siitä [suunnittelukilpailusta] saatiin hyvin paljon kokemusta sanotaanko näin. Ideoita jatkoa varten, tuli sen kautta. Positiivinen pistesaldo oli siitä asiasta paljon suurempi kuin negatiivinen. -- Nyt ollaan pääsemässä näistä suljetuista meluesteistä. Ja kaikki valittaa sitä että autoilijaakin voisi ajatella, avata näitä eri tavoin, erilaisilla lasi- tai muoviratkaisuilla, että näistä näkee ainakin läpi. Se on varmaan seuraava vaihe." (Westermarck)

6.3 Vertailua käyttäjänäkökulmaan

Sekä maallikkotienkäyttäjät että haastatellut arkkitehdit käsittävät siis Länsiväylän ja Espoon välisen suhteen jotenkin toisella tavoin kuin suunnittelua johtanut Kontiala. Hän katsoo tietä ensisijaisesti *toiminnallisesta* näkökulmasta: Länsiväylää ei olisi eikä tarvittaisi ilman Espoon suurta mutta hajanaista asukasmäärää ja kaupunkirakennetta, eikä Espoo nykyisen kaltaisena henkilöautoiluun perustuvana kaupunkina voisi toimia ilman suurta keskustaan vievää väylää ja säteittäisiä kehäväyliä.

"Sellaiset kun väittävät että se kulkee ohi, eivät todella näe metsää puilta." (Kontiala)

Monet käyttäjistä katsoivat, että tie *"tuntuu"* vievän jotenkin kaupungin ohi". He kokivat Länsiväylän Espoota sivuavaksi ohikulkutieksi. Se koettiin ohimenoväylänä ilmeisesti siksi, että näin suurta tietä ei ajatella *kaupunkimaisena*. Myöskään Espoota itseään ei pidetä kaupunkimaisena, sillä alueelta puuttuu kaupunkimaisen kokonaisuuden tunnusmerkit. Espoo näyttäytyy Länsiväylältä katsottuna erillisinä toimistorakennuksina. Se ei oikein hahmotu edes esikaupunkien sarjana muutoin kuin tienvarsikylttien välityksellä. Asutus jää meluaitojen taakse. Helsingin keskustaan vievä moottoritie saattaa itse asiassa vahvistaa vaikutelmaa että vain tien päässä on oikea kaupunki.

"Jos ajaa Länsiväylää, joku joka ei tunne Espoota, eihän siinä oo muuta kuin paikkojen nimiä, tästä käännytään sinne tai tuosta tänne. Eihän siinä oo mitään varsinaisia liike- tai asuinalueita. Se menee siitä sivusta. Aika vaikee siitä on mitään kuvaa Espoota saada, jos vaan Länsiväylää pitkin ajaa." (*pyöräilijä, mies, 41, huolto-tekniikko*)

Kolmas Länsiväylä -kirjassa tien luonnetta nuorena, hajanaisessa Espoossa kuvataan varsin samantapaisesti kuin käyttäjät puhuivat siitä:

"Länsiväylä ei näy selvästi kaupunkikuvassa. Sitä voidaan tarkastella vain ylittäviltä silloilta ja viereisiltä väyliltä. Länsiväylä on *tarkoituksellisesti piilotettu*, jolloin sen kaupunkikuvalliset ja ympäristölliset haitat jäävät pienemmiksi. Länsiväylän tarkoitukseksi on jätetty *toimivuus teknisenä elementtinä, eikä sitä ole yritettykään liittää osaksi kaupunkikuvaa*. – Tästä seuraa, että väylällä liikkujalle ei synny selkeää mielikuvaa liikkumisesta kaupungissa. Ympäristö muistuttaa lähinnä maaseututajamia, joiden väliin on sijoitettu irrallisia toimisto- ja teollisuusmassiiveja." (Tielaitos 1995b, 73)

Tämä ote kuvaa kuitenkin tilannetta *ennen* Länsiväylän uudistustöitä. Länsiväylän kaupunkikuvallinen irrallisuus ja sen ympäristön nimettömyys olivat suunnittelulle ongelma, jota lähdettiin korjaamaan. Nykytilassaan tie on tuottajan näkökulmasta "sovitettu osaksi modernia kaupunkikulttuuria ympäristötaiteellisin keinoin" (Tielaitos 1995b, 73- 74).

Käyttäjät eivät pidä levennettyä Länsiväylää enää millään tavoin "piilotettuna".

"Ei sitä kyllä oo *jemmattu* kun siinä on 11 kaistaa rinnakkain!" (*pyöräilijä-autoilija, mies, 39, atk-tukihenkilö*)

Käyttäjien näkökulmasta tie on sovitettu kaupungin mielikuvaan, imagoon – ei niinkään kaupunkikuvaan. He pitävät levennettyä, puolivalmistaa Länsiväylää edelleen varsin irrallisena ympäristöstään. Erityisesti metalliset melusteet Tapiolan ja Haukilahden välillä erottavat tien varsin rajusti omaksi tunnelimaiseksi alueekseen.

Monet vastaajat katsoivat tien kuitenkin sopivan ylimalkaan kohtuullisen *hyvin* ympäristöönsä, ja näkivät melusteet asukkaiden kannalta *välttämättömiksi* (vaikka arvostelivatkin erityisesti metallirakenteiden esteiden kalseutta). Kun otetaan huomioon melusteiden erottava vaikutus, niiden muotojen ja materiaalien ilmaisemat merkitykset tulevat tärkeämmiksi. Esteet eristävät tien osaltaan *kaupunkikuvasta* mutta voivat onnistua yhdistämään sen kaupungin haluttuun *imagoon*. Ne käyttäjät, jotka tarkastelivat tietä imagon kannalta, näkivät siinä muita enemmän yhtymäkohtia Espooseen. Espoo nähtiin tällöin merellisenä ja edistyneenä, hi-tech- ja tietokoneyritysten, vauraiden ihmisten ja hyvien autojen kotipaikkana.

"Se edustaa hyvin nimenomaan Espoon *kaupunkia* [korostaa], Tapiolan seutua, urbaania Espoota ja sen yritysmaailmaa." (autoilija, mies, 40, mainonnan suunnittelija)

Yksi (helsinkiläinen) vastaaja taas ajatteli asiaa Espoon *kaupungin* (hallinnollisena alueena) kannalta sanoessaan:

"Onhan se, siis Espooseenhan mennään kaikkein eniten Länsiväylän kautta -- että *kai* sen kokee, kun Espooseen lähtee, niin sen kautta sinne lähtee. Kyllä se tietenkin *Espoolle* hyvin tärkeä homma on, ja *kai* sen mieltää Espoon väyläks." (autoilija, mies, 48, asianajaja)

Onko Länsiväylällä viesti, jonka voi vastaanottaa oikein tai väärin? Pekka Kontiala esittää yhden näkökulman, jota voisi nimittää *teknologiseksi subliimiksi*. Länsiväylä edustaa *suuruuden estetiikkaa kuin Suurkirkko ja samanaikaisesti modernia arkkitehtuuria kuin Pariisin Pompidou-keskus tai Helsingin uusi Nykyaiteen museo*. Ilmeisesti hanketta ohjanneen suunnitteluttajan horisontti on vaikuttanut lopputulokseen, niin monen eri tekijän summa kuin lopullinen moottoritie onkin.

6.4 Tulkintaa: subliimi, pittoreski, erottautuminen ja epäpaikat

Subliimi ja speaktaakkeli

Teknologinen subliimi on erityisesti viime vuosikymmenten American Studies -tutkimuksen esiintuoma termi. Sitä on käytetty kuvaamaan teknologian viehätystä ja vetovoimaa sekä teknisen yhteiskunnan moderneihin rakentajiin että yleisöön. Dynamiikkaa juhliiva teknologinen subliimi sai teollistumisen aikakauden raportoijat juhlimaan koneiden kuten lennättimen, höyrylaivan ja rautatien voittoa paikasta ja ajasta. Konekuvauksissa käytettiin nimenomaan ylevän käsitteistöä. Vuonna 1818 *The American Journal of Science* julkisti – vertaa Kontiala edellä – höyrylaivan yleväksi verraten sitä pyramideihin. (Nye 1993, 31).

Ylevän kokemuksen objektin vaihtuminen luonnosta koneeksi muuttaa radikaalisti tuon kokemuksen sisältämää psykologista prosessia. Ylevyyden kohtaaminen luonnossa houkuttelee mielikuvitusta juoksemaan karkuteille, mutta järki lopulta saavuttaa siitä voiton. Sen sijaan teknologisessa subliimissa ylevä kohde itsessään – hämmästyttävä valta-merialus, silta tai pilvenpiirtäjä – on Järjen tuote tai manifestaatio. Juuri se, että uudet keksinnöt lakkaavat pian vaikuttamasta hämmästyttäviltä, pitää sisällään ajatuksen Järjen jatkuvasta evoluutiosta tai voittokulusta. Teknologinen subliimi tähtää tulevaisuuteen. (Nye 1993, 31–32)

David Nye (1993) esittelee termin ”geometrinen subliimi” jolla hän selittää teknisen esteetiikan voittokulkua kaupunkisuunnittelussa. Yksin taloudelliset seikat, kallistuva ja niukka maa-ala ja uudet tekniset mahdollisuudet eivät hänen mukaansa selitä pilvenpiirtäjien rakentamista amerikkalaisiin kaupunkeihin 1800-luvun lopulla ja niiden pian saavuttamaa asemaa. Suurliikemiehet ja yritykset rakensivat suureellisia pilvenpiirtäjiä valtansa merkiksi. Olennaista oli kuitenkin se, että yleisö tunnisti ne pian edistysksen symboliksi ja maamerkiksi. Pilvenpiirtäjän maisemaikkunasta, ennen näkemättömän korkealta, kuvattu panoraama suurkaupungin horisontista levisi postikorteissa ja vakiintui moderniteetin synonyymiksi, keskeiseksi osaksi populaaria kuvamaailmaa.

Luonnonilmiöt herättävät Immanuel Kantin alkuperäisen ajatuksen mukaan ”dynaamisen subliimin” tunteen. Kyseessä on avuttomuuden tunne, jonka koemme mahtavien luonnonilmiöiden edessä. Mitä pelottavampi ilmiö, sitä enemmän se meitä viehättää – kunhan itse saamme olla turvassa. Zerlang (1995) nimeää sellaisen ”kesytetyn” ylevän kokemuksen, josta pelko täysin puuttuu, *speaktaakkelimaiseksi* kokemukseksi. Teknologisen subliimin kokemus liittyy modernin tekniikan suuren mittakaavan ihailuun, koneista sekä mekaanisista voimista, ihmisen uusista ulottuvuuksista huokuvaan voimaan (Nye 1993; Zerlang 1995; Sarje 1996) – jonka saamisissa uusissa muodoissa on aina jotain speaktaakkelimaista.

Vaikuttavimmillaan mekaaniset voimainpurkaukset nähtiin 1800-luvulla, rautatien aikakauden alussa. Teknologia esiintyi eräänlaisena toisena luontona, vulkaanisena ja ennakkoimattomana.

”Se ihmetys ja kunnioitus joka kerran varattiin jumaluudelle ja myöhemmin lankesi näkyvän maiseman ylle, suunnattiin nyt teknologiaan, tai paremminkin teknologian voittoon aineesta.” (Marx 1965)

Tässä estetiikassa luonnonelementtien voisi ajatella olevan jo määritelmän mukaan sivuosassa tai merkityksettömiä, häiriöksikin – vieväthän ne huomiota pois itsessään kauhistavan-nautittavista inhimillisistä saavutuksista ja taidonnäytteistä. Toinen estetiikan peruskäsite, pittoreski, muodostaa tälle kiintoisan vastakohdan.

Pittoreski

Tienpenkka on aineistomme haastattelujen perusteella (sittenkin) tärkeä. Monet toivovat, että sen manipulointi kulttuuriksi peitettäisiin ja luontoelementtejä lisättäisiin tai palautettaisiin. Tässä Denis Cosgroven (1993) idea puutarhamaisten ympäristöjen merkityksestä, ja niiden ideologisista käyttötarkoituksista, on hyödyllinen. Kysymys on erityisesti kaupunkiin kuuluvista luontoelementeistä, joita aletaan suosia 1700-luvulta alkaen: antiikista alkanutta kaupungin ja luonnon vastakkainasettelua aletaan purkaa kaupunkiympäristössä romantiikan saadessa jalansijaa eurooppalaisessa kulttuurissa. Cosgrove nimittää puistoja, kaupunkieihin 1800-luvulla tuotuja viheralueita, erämaan/viidakon ja kulttuurin/sivistyksen väliseksi, kahtiajakoa neutraloivaksi "väliluonnoksi". Ne ilmaisevat kaupungissa koko luonnon laajuutta ja kolonialistista *globaalia eksotiikkaa* esittelemällä kansalaisille etelän, idän ja Alppien kasvilajistoa, joka oli peräisin kaukaa sivilisaation ja kulttuurin keskipisteestä. Maailman luonnosta tuli luontopuistoissa ja eläintarhoissa spektaakkeli, joka "kutitti" metropolielitiin näköäistia yllätyksellisyydellään ja epäsäännöllisyydellään.

Pittoreskeilla maisemilla on Cosgroven mukaan edelleen ideologisia käyttötarkoituksia. Esimerkkinään hän mainitsee sen, miten suuryritykset suosivat pääkonttoriansa rakennuspaikkoina puistoympäristöjä. Hänen mukaansa teknokraattis-funktionaalinenkin estetiikka uppoaa vaivattomasti pittoreskiin välimaisemaan; niin moderni kuin postmodernikin arkkitehtuuri Le Corbusierista ja Mies van der Rohesta alkaen sovittaa käsitteellisiä ja "kulttuurisia" teoksiaan puutarhamaisiin ympäristöihin. Tehokkaimmin kaupunkia ja maaseutua erottavia tekijöitä ovat hänen näkemyksessään eliminoineet aivan tavalliset, latteat esikaupunkiympäristöt. Erityisesti Yhdysvalloissa pittoreskin luonnon tuominen kaupungin sisään on johtanut äärimmäiseen tasoittumiseen. On kuin kaikkien urbaanien toimintojen pitäisi tapahtua puistossa (*parkland*). Nykyaikaisessa kaupungissa merkitykset ovat kääntyneet: tuottava työ tehdään nykyisin teollisuus- tiede- ja liikepuistoissa. Vapaa-aikaa taas vietetään gallerioiksi, ateljeiksi, teattereiksi tai tanssistudioiksi restauroiduissa tehtaissa, joissa järjestetään työpajoja (*workshops*). (Cosgrove 1993, 53-54)

Cosgroven huomiot pääkonttorien sijoittumisesta väliluonnon äärelle ja tuottavista puistoista soveltuvat melko tarkoin Etelä-Espooseen nykyaikaisena "boomikeskuksena". Länsiväylän ja Kehä I:n ympäristössä on sekä monia tietotekniikan alan yritysten toimistorakennuksia että teknologiakyliä ja -keskuksia, joiden sijoittumiseen on vaikuttanut maisemien ja veroäyrin lisäksi nopeat yhteydet sekä Helsinkiin että poikittaissuuntaan.² Länsiväylän toteutettu massiivisuus lieneekin ymmärrettävissä osin näiden kilpailuetujen turvaamisen kautta.

Luonnonmaiseman suuri arvo moottoritien varrella tulee ymmärrettäväksi, kun ajatellaan miten ihmisten enemmistön työ on "irtautunut materiasta": ensin maasta, sitten ylipäättään ruumiillisesta työstä ja materiaaleista – ja viime aikoina avantgardistisimmissa työtehtävissä jopa A4-paperista. On esitetty, että tämä (näennäinen) irtautuminen elämän

materiaalisista kiinnikkeistä, elämän keskiön siirtyminen työstä vapaa-aikaan ja visuaalisen viihteen määrällinen mahti tekevät ihmisistä yhä enemmän panoraamojen ja spektakkelien katselijoita (ks. esim. Debord 1970; Langman 1992).

Pittoreski ja subliimi estetiikka ovat historiallisesti olleet vastakohtaisia: ne ovat eronneet sekä materiaalien että mittojen suhteen. Subliimia on (yhtä hyvin tulivuorenpurkauksen kuin teräsrakenteenkin) epäorgaanisuus, pittoreskia taas orgaaninen luonnollisuus. Teknologinen ylevyys pohjautuu massiiviseen, arkailemattomaan ja suoraan, siis geometriseen. Pittoreski taas periytyy paljolti romanttisesta luontoajattelusta, joka hylkii tekniikkaa, suuria mittakaavoja ja geometriaa. "Luonto kammoaa suorja linjoja", julisti aikoinaan maalari ja puutarhuri William Kent (Porteous 1996, 61).

Perinteinen pittoreski estetiikka soveltuu paikallisuuden ja kaiken "vanhan" korostukseen. Esimerkiksi yksi haastatelluista asiantuntija-arkkitehdeistä tuo esiin pittoreskiksi tulkittavat mieltymyksensä korostaessaan "perinteisiä" elementtejä ja tekniikoita – varsin ei-perinteisen objektin, meluidan, yhteydessä:

"Meluvallit pitäisi sovittaa paikalliseen maisemaan - niin että se antaisi ikään kuin luonnollisen suojan, häviäisi se meluvalli. -- Ainoa hyvä meluaita minkä mä näin oli Tampereella -- siinä oli tehty traditionaalinen rapattu kiviaita. Siinä ei ollut yritetty tehdä hirveen taiteellista.

-- Olis mieluummin tällainen perinteinen aita, miten sen sanois, seinämä, jotka perinteisessä kaupungissa ympäröivät pihaa. Mutta mä sydämestäni inhoan näitä uusia, taiteellisia virityksiä, joissa on erilaisia metalleja ja muita vastaavia." (Tuovinen)

Nykymuodossaan pittoreski liittyy globaaliin ideologiaan ja samanlaistuviin, tasoittuviin maisemiin (Cosgrove 1993). Kansainvälinen pittoreski maku, "globaali eksotiikka", kuvastuu autoilevan espoolaisen johtohenkilön preferensseissä. Parhaana esimerkkinä suuren tien toteutuksesta hänelle tulee mieleen:

"Tie Singaporen lentokentältä Singaporen keskustaan on omaa luokkaansa. Siinä on istutuksia." (autoilija, mies, johtaja, 55)

Ote on hyvin kuvaava: hyvän moottoritien esimerkki löytyy Singaporesta asti, ja tästä nimenomaisesta tiestä ainutlaatuisen tekevät sen istutukset. Kasvillisuutta haastateltu kaipaa myös muuten "todella kauniille" Länsiväylälle. Toinen autoilija taas yhdistää pittoreskin makunsa mukaiset tiet yksinomaan menneeseen maailmaan. Kaunis tie on:

"Joku Kaarlen silta Prahassa, mutta sehän nyt on tehty 200–300 vuotta sitten. Nykytien on oltava tehokas." (autoilija, mies, osastopäällikkö, 44)

Tästä näkökulmasta katsottuna nykyaikaisen, teknisesti edistyneen tieympäristön olisi asiointia vaatia olevan samalla kaunis.

² Vanhoja tuotantorakennuksia taas tällä alueella ei juuri ole (eräänä poikkeuksena Tapiolan Weilin & Göös-rakennus, jonka muuttamisesta etnografiseksi museoksi onkin käyty kiivas debatti). Tuotannon maisemat – tehtaot, satamat ja voimalat – ovat aina keskittyneet Helsingin rannoille. Lähin tämäntyyppinen vapaa-ajan keskus on Kaapelitehdas.

Erotautuminen

Edellisiä tapauksia voisi tulkita myös erottaumisen sosiologian kannalta. Monet haastatellut espoolaisautoilijat tuovat esiin samastumisensa edistykselliseen tekniikkaan ja globaaliseen elämäntapaan. Ranskalainen semiologi Roland Barthes erotti toisistaan suorat (denotatiiviset) ja epäsuorat (konnotatiiviset) merkitykset. Esimerkiksi sana "kirves" ilmaisee tietynlaista puunhakkausvälinettä. Samalla kirveen omistaminen joissakin kulttuureissa merkitsee korkeaa sosiaalista statusta. Siten objektien merkitys sisältää korkeamman tason *lisämerkityksiä* (konnotaatioita) jotka ovat tärkeämmässä yhteydessä kulttuurisiin prosesseihin. Samoilla objekteilla voi olla sekä ei-kommunikatiivisia funktioita (esim. vaatteet ruumiin suojana) että kommunikatiivisia tehtäviä (merkkivaatteet ja statuserojen osoittaminen). Barthes'in mukaan merkki itsessään voi muodostua konnotaatioksi, joka tällä kulttuurisesti painavammalla tasolla merkitsee jotakin arvoa, kuten statusta. Merkki voi jäähmettyä koosteeaksi, jossa kokonainen ideologia näyttäytyy yhdessä sanassa tai kuvassa. (Gottdiener 1995, 15)

Barthes selitti, että tietyissä tilanteissa merkin konnotaation taso kehittyi edelleen ja muodostuu *myytti*. Näin on silloin, kun em. merkki "kirves" itsessään nousee viittaamaan korkeaan statukseen. Se saattaa yhdistyä kokonaiseen korkean statuksen leimaamaan elämäntavan ideologiaan, johon sisältyy monia muitakin "jäähmettyneitä" assosiaatioita – teknologia, modernisaatio, edistys, sosiaalinen muutos ja sen hallinta ja niin edelleen. Silloin kirves edustaa koko modernisaation myyttiä ja langettaa omistajansa ylle tämän myytin hallitsemisen sädekehän (Gottdiener 1995, 16).

Imagon luominen fyysisen ympäristön kautta liittyy näiden kulttuuristen konnotaatioiden tietoiseen manipulointiin. Ei liene sattumaa, että suuri *tie*, erityisesti moottoritie on modernina aikana saanut eri vaiheissa juuri edellä mainitut "kirveeseen" liitetyt merkitykset. Ranskalaisen semiologian perinteestä löytyy myös tulkinta sille, miksi korkea status ei riitä, vaan teistä pyritään nyt tekemään myös *yksilöllisiä*. Jean Baudrillard on nimittäin kautta tuotantonsa korostanut arkipäivän hyödykkeistymisen prosessia, elämän järjesty- mistä kulutustavaroiden systeemiksi (Baudrillard 1968).

Imagovetoinen kulttuuri suosii elämäntapaa, joka kokoaa kiinnikkeikseen kokonaisia yhteensopivien kulutustavaroiden ketjuja: asunto tietynlaisessa talossa Haukilahdessa, tietyn merkinen auto, työmatka pitkin Länsiväylää ja autostereoissa tietyn radioaseman lähetykset... Kulutus on merkkien systemaattista manipulaatiota (Baudrillard 1968, 276). Silloin myös tien on oltava tietyn "merkinen". Länsiväylä oli pääsyitä sille, että eräs haastateltu oli valinnut asuinpaikakseen Espoonlahden. Länsiväylän, "maailman kauneimman moottoritien", vertailukohdaksi hän asetti mielikuvansa Itäväylästä:

"Itäväylää ajaa hikiset ihmiset ladoillaan ja metrolla, kaikki Suomeen tulleet pakolaiset ja niin pois päin." (autoilija, nainen, 38, vientipäällikkö)

Jää nähtäväksi mikä tulee olemaan teknologisen ja pittoreskin (puistomaisen) osuus täysin valmiin Länsiväylän herättämissä vaikutelmissa, kun istutukset muutaman vuoden kuluttua ovat kasvaneet tarkoitettuun malliin. Nyt vaikuttaa kuitenkin siltä, että tienkäyttäjät ovat kokeneet Länsiväylän leventämisen ja parantamisen harppauksena *pittoreskista* (vanhan Länsiväylän ruusupensaat) *tekniseen ympäristöön* (tekniset sillat, käytävämaiset metalliset meluaidat). Se, että tiemaiseman lävistäminen kanavoituisi todella kokemukseksi jota voisi kutsua "yleväksi" on kuitenkin toinen asia. Muutamat haas-

tatellut puhuvat ihaillen tiestä teknisenä suorituksena tai tekniikan ja luonnon kombinaatiosta, mutta sävy on usein ironinen, ymmärrän-kyllä-mihin-tässä-pyritään -tyylinen.

Joidenkin toisten haastateltujen kokemus Länsiväylästä läheni pikemminkin sitä mitä uusi arkkitehtuurikritiikki (Vidler 1992; Donald 1995) on tarkoittanut soveltaessaan Sigmund Freudin ihmistieteisiin tuomaa *vierauden* käsitettä (unheimlich, the uncanny). Tällä romantiikan aikana goottilaisiin taruihin, kummitustaloihin liitettyllä termillä on nytemmin kuvattu outoa, suurta, jollain tavalla käsittämätöntä ja usein asumatonta ympäristöä kuten ränsistyneitä ostoskeskuksia ja hylättyjä lähiökerrostaloja.

"Minusta se [Otaniemen liittymä] on hirveen monimutkainen. Se on vähän vieras mulle ainakin tämä taideteos. Siinä on jotain omituista." (bussimatkustaja, nainen, arkkitehti, 37)

Sekä niille, jotka puhuvat rantamootoritiestä "ylevän" termein – ihaillen tai ironisesti – että sen "oudoksi" nimeäville on kuitenkin yhteistä korkea koulutus; usein myös visuaaliset harrastukset tai työtehtävät. Nämä varustavat ympäristökokemuksen analysoimiseen ja välittämiseen tarvittavalla sanavarastolla ja itseluottamuksella. Visuaalinen sfääri on suhteellisen omalakinen tässä maailman hahmottamisen tavassa. Ts. silloin kriittinen suhde vaikkapa mootoritieympäristöön ja sen rakentamisen oikeutukseen ei johda sen sulkeistamiseen tietoisuudesta. On kysymys siitä mitä luvussa 3.2 kuvattiin Bourdieun (1984, 54) sanoin *katseen itsenäisyydeksi*. Vapaus (tietystä) välttämättömyyksistä mahdollistaa myös katseen vapauden.

Väli tilat ja epäpaikat

Tätä vastoin useat skeptisesti suhtautuvat ja vähemmän autoilumieliset vastaajat – joiden haastattelut monesti jäivät muita lyhyemmiksi ja niukemmiksi – saattaisivat hyvinkin korostaa "epäpaikkojen" voittokulkua.

Kohdassa 3.4 viitattiin Henri Lefebvren kritiikkiin *luettaviksi suunniteltuja tiloja* kohtaan. Ohikulkijoita varten tehdyt väli tilat, joissa kukaan ei yleensä viivy pitempään kuin on tarpeen, tyypillisesti suunnitellaan tällaisiksi helposti luettaviksi tiloiksi. Marc Augé (1995) nimittää näitä "supermodernisuudessa" yhä yleisemmiksi "epäpaikoiksi". Hän luettelee esimerkkeinä lentokenttien odotushallit, huoltoasemat, supermarketit, huvipuistot, hotellit, sairaalat, konferenssikeskukset ja katsomot. Näille tiloille on Augén mukaan ominaista viestien ja tekstien runsaus ja niissä soiva kevyt viihdemusiikki.

Mootoritie on kiistämättä yksi tällainen väli tila. Sen tehtävä on mahdollistaa sujuva läpi matkustaminen. Radion kuunteleminen ja kasettimusiikki, puhelimessa ja muiden matkustajien kanssa keskustelu lisäävät autonajoon väliaikaista, odottamisen vaikutelmaa, jota Augé kuvaa. Viestejä ja tekstejä taas suomalaisilla teillä on vähän verrattuna muihin maihin, mutta usein runsaasti vauhtiin nähden. Augé (1995) jatkaa:

"-- juuri epäpaikat tavataan suunnitella sellaisiksi, että ne herättävät huomiomme ja vetoavat meihin välittömästi: ne suunnitellaan ikään kuin pikaisesti selattaviksi."

Sikäli kun mootoritie ympäristönä suunnitellaan luettavaksi, siitä saatavassa lukukokemuksessa on kysymys juuri "pikaselauksesta". Monilla Länsiväylän osuuksilla pitkät

suorat, loivat kaarteet ja melkoisen auto maisema tavallaan edellyttävät autoilijan tai vähintään hyvin kovakuntoisen pyöräilijän vauhtia, jotta edes kohtuullinen mielenkiinto pysyisi yllä.

Suuren mittakaavan teiden nimettömään ympäristöön liittyy kaupunkien laitamilla ja keskustoissakin oheisrakenteita, joita William Whyte (1988) kutsuu megastruktuureiksi. Yhdysvalloissa näiden huippua ovat valtavat monikäyttökompleksit. Näissä kohtaavat toimitukset, kaupat, hotellit, pysäköintitilat. Whyte pitää näitä "kadulta pakenemisen" äärimmäisenä muotona, joka jouduttaa julkisten tilojen köyhtymistä. Helsingin seudullakin tielaidoille rakentuu jatkuvasti toinen, mittasuhteiltaan metropolimainen kaupunki: hypermarketit ja toimitukset keskittyvät kehäteiden varsille yhä suurempiin yksiköihin, vaikka (vielä) enimmäkseen erillisiin rakennuksiin.

Moraalifilosofi Timo Airaksisen (1995, 126–127) mukaan kaupungeissamme ja niiden laitamilla levittäytyvät teiden reuna-alueiden, rautateiden vierustojen ja tyhjien tonttien kaltaiset väli tilat ovat täysin "pilattua ja vääristynyttä" ympäristöä ja niiden lävistäminen on kokonaan tuhlettua aikaa. Se että monet ihmiset kuitenkin joutuvat viettämään paljon aikaa ja jopa asumaan näillä reunoilla, on hänen mukaansa esteenä hyvän elämän rakentamiselle. Airaksisen mielestä juuri se tosiasia, että me tuskin enää huomaamme näitä alueita tai sivuutamme ne itsestäänselvyysinä, kertoo että ne ovat merkityksiä tuhoavia, elämänsuunnitelmia haittaavia paikkoja. Hän kirjoittaa:

"Kun vietän paljon aikaa maantiellä tai työmatkalla junassa, nämä jaksot jäävät elämäntarinani kannalta yhdentekeviksi, aivan samoin kuin Monte Criston Kreivin vankikoppi. Niillä ei ole mitään yhteyttä arvovalintoihini, suunnitelmiini ja saavutuksiin. Elämäntarinaani jää siten aukkoja." (Airaksinen 1995, 128)

Tämän tutkimuksen aineiston perusteella väline kuitenkin muodostaa kokemukseen eroja. Samoin jokin mitä voi kai nimittää vain 'suhtautumiseksi' – autokulttuuriin samastumisen aste.

Se mikä monen autoilijan ohikiitävässä kokemuksessa on helppolukuisuutta ja selkeyttä, muodostuu tylsäksi hitaammassa liikkeessä oleville. Autoilijan kannalta mahdollisesti funktionaalinen maisema parkkipaikkoiheen ja hypermarketteineen on autottomalle tilan tuhlausta ja turmeltunutta ympäristöä.

Aineistosta näkyy, että autokulttuurin dominoimat maisemat ovat autoilijoita itseään (joita ei myöskään voi niputtaa yhdeksi samoinajattelevien ryhmäksi) kouriintuntuvammin "epäpaikkoja" kevyen liikenteen matkustajille. Näiden matka pitkin tienvartta kestää huomattavasti kauemmin näkymien heidän ympärillään muuttuessa selvästi hitaammin. Tyhjän maiseman mittakaava näyttäytyy heille paljon suurempana. Näiden alueiden pikainen kasvu Espoon kaltaisilla seudulla jättää monen moottoritien laitaa pyöräilevän paljolti sanattomaksi.

"Alikulikutunnelit, mitäs muuta pyöräilijä näkee." (pyöräilijä, työtön rakennusmies, 49)

"Eihän tuo (tie) nyt niin häppönen ole. Mitäs tosta." (pyöräilijä, siivooja, nainen, 63)

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Jani Päivänen – Hilikka Lehtonen

Tämän tutkimuksen empiirisessä osuudessa on pääosassa vuosina 1991–1996 uuden muodon saanut Länsiväylä, entinen Jorvaksentie. Sitä on tarkasteltu esimerkikohteena tieympäristöjen suunnittelun uusista virtauksista ja niiden vastaanotosta käyttäjien parissa. Tätä varten on analysoitu tienkäyttäjien ja joidenkin asiantuntijoiden näkemyksiä tien estetiikasta, Länsiväylästä ja vertailukohteesta, Turunväylästä. Lisäksi molempia teitä on tarkasteltu yleisemmin kokemusympäristöinä.

Länsiväylän ja Turunväylän käyttäjien välillä ilmeni haastattelujen perusteella radikaali ero. Länsiväylän viime vuosina aivan uudeksi muokattu ympäristö oli painunut käyttäjiensä mieleen. Oltiin hyvin tietoisia siitä, että tästä tiestä on pyritty tekemään jotakin uudenlaista. Suhtautuminen sen onnistumiseen oli kaiken kaikkiaan melko myönteinen, tosin kevyen ja julkisen liikenteen matkustajat olivat selvästi autoilijoita kriittisempiä. Idea tiestä mahdollisena esteettisen kokemuksen tuottajana oli Länsiväylällä liikkuville tuttu ja hyväksyttävä, riippumatta siitä mitä mieltä juuri Länsiväylän toteutuksesta oltiin. Toisena ryhmänä haastateltiin Turunväylällä, Suomen ensimmäisellä moottoritiellä, liikkuvia autoilijoita. Tien estetiikkaa koskevat kysymykset olivat Turunväylän käyttäjille melko vieraita. He edustivat perinteistä tieajattelua, johon varta vasten "näön vuoksi" liitetyt rakennelmat eivät kuulu. Heidän kuvaamansa ajokokemus oli arkisempi, enemmän välttämättömyyden sanelema. Tie nähtiin useammin epäpaikan tavoin.

Molemmissa aineistoissa tuli esiin *toiminnallisuuden ja esteettisyyden* kamppailu. Joillekin liikkuminen ja tie voi hyvinkin olla mielihyvän lähteenä, kun toiset vain odottavat kärsimättömästi perille pääsyä. Tämä liittyy ammattiin, koulutukseen, elämäntapoihin ja autolla ajoon liitettyihin vapauden tai pakon merkityksiin. Toisaalta esiin on noussut myös toiminnan ja esteettisyyden välinen *yhteys*. Tien rakenteelliset ominaisuudet ja kunto sekä ajamisen helppous ja turvallisuus vaikuttavat siihen, millaisia esteettisen kokemuksen mahdollisuuksia sillä liikkuminen tuottaa. Myös yksilön kulloinenkin ajotilanne ja mieliala vaikuttaa esteettisen kokemuksen mahdollisuuksiin. Hyvin säännöllisesti samanlaisena toistuva ajorutiini jähmettää havaitsemisen tietylle minimitasolle, jolla vain välttämätön on merkittävää. Erityisesti silloin kun ajaminen on työtä, ympäristö sulkeistetaan tai sulkeutuu ajajan katseelta. Voitaisiin puhua *rutiinin silmälapuista*. Ajamisen tarkoitus siis määrää hyvin pitkälle vastaanottavaisuutta ympäristön arvoille, merkityksille ja ärsykeille.

Kuten alussa todettiin, tiellä ja moottoritiellä on paljon laajoja kulttuurisia ja metaforisia merkityksiä, jotka liittyvät teihin yleensä, mihin tahansa tiehen. Teitä ei yleensä mielletä yksilöllisiksi ja merkitseviksi. Tämä on sisäänrakennettuna niiden luonteessa: ne tieteenkin ovat mitä selvimmin läpikulkupaikkoja. Pysyvä ja erityisenä tien kokevat lähinnä

sen vieressä asuvat, joiden kokemuksessa taas sen haitat ovat keskeisessä osassa. Suurten teidemme yleinen nimettömyys ei ole sattumaa: ne ovat modernisuuden huippukauden tai "tehokkuuden ajan" (Hankonen 1994) tyypillisiä rakennuskohteita, joiden suunnittelussa ovat painaneet taloudelliset arvot kahdella tavalla. Ne on rakennettu ajan säästämiseksi ja rahaa säästään: kaikkea turhaa on vältetty.

Länsiväylä on keskeisen asemansa, suurten liikennemääriensä sekä vuosien kuluessa saamiensa merkitysten kautta kuitenkin jossain määrin poikkeuksellinen. Länsiväylä edustaa pelkän tehokkuuden lisäksi muun muassa kaunista ja merellistä maisemaa, espoolaista vaurautta, nuorekasta elämäntyyliä, suurellista teknisyyttä ja metalliputkessa ajamista (tienkäyttäjät) tai edistyksen myyttiä, modernismia ja raikattua maisemaa (arkkitehdit).

Turunväylää, Suomen ensimmäistä moottoritietä, taas ei haastattelujen perusteella pidetä yhtä omaleimaisena. Se on ympäristöineen pysynyt suhteellisen samanlaisena jo vuosikymmenet, joten siihen suhtaudutaan itsestään selvyytenä. Se on muuttunut "luonnolliseksi". Turunväylän katsottiin sopivan hyvin maisemaansa ja sen tiettyjä osuuksia, muun muassa Nummelan liittymästä Turun suuntaan, pidettiin ajokokemuksen kannalta miellyttävinä. Toisaalta varsin monet mainitsivat Turunväylällä ajamisen melko turvattomaksi. Sen käyttäjillä oli Länsiväylällä liikkuja vähemmän valmiuksia tai haluja puhua teistä ympäristöinä tai kokemuksen kannalta. Vaikka tämä on yhteydessä myös vastaajien taustoihin (enemmän ammatikseen ajavia ja työväenluokkaisia vastaajia), sen voi tulkita liittyvän myös todellisen turvallisuuden puutteeseen, tien muuttumattomuuteen sekä pitkien ajorapeamien monotonisuuteen.

Länsiväylää jälleenrakennettaessa on pyritty irti standardimaisuudesta modernin arkkitehtuurin keinoin ja tien kaupunkimaista luonnetta korostamalla sekä liittämällä väyläympäristöön teollista muotoilua ja veistotaidettakin. Käyttäjät suhtautuivat tähän kaiken kaikkiaan myönteisesti, mutta toisaalta ristiriitaisesti. Selvä ristiriita näkyi tien suunnittelemisessa myötäilemään urbaania visiota Espoosta, jonka harvat jakoivat. Tämä osoitautui erityisesti metallirakenteisia meluaitoja kohtaan esitettynä kritiikkinä. Tien koettiin useammin kulkevan "luonnossa" kuin Espoon sisällä, kaupungin tehokkaana pääkatuna. Tämä heijastelee toisaalta Espoon kaksijakoista imagoa: onko kysymyksessä korkean teknologian ja pääkonttorien yrityskaupunki vai enemmän perinteiseen Tapiolaan ja pientaloalueisiin samastettu, perhekeskeinen puutarhakaupunki?

Tämän ohessa on tarkasteltu Länsiväylää laajassa merkityksessä, "kokonaistaideteoksena" (Sepänmaa 1991). Voidaan tulkita, että tuloksena on paitsi fyysinen teos, myös *käsite-aideteos*. Kokonaisuutena tuote nimeltä Länsiväylä lähentyy rakennusarkkitehtuuria ja taideinstituutiota esittämällä tien eräänlaisena valmiina artefaktina, omana teoksenaan. Kolmas Länsiväylä markkinointineen, oheisjulkaisuineen ja imagoineen on uuden tie-suunnittelun taidonnäyte. Tie ei enää ole pelkkä välttämätön paha, asfalttinen kulkuväylä. Siitä on tullut insinöörien, arkkitehtien, taiteilijoiden, tiedotuksen ja sitä koskevien keskustelujen, tulkintojen ja polemiikin yhteinen teos.

Iltavalaistuksessaan Länsiväylä esiintyy tehokkaan, urbaanin ja vauraan Espoon huikaisevana kiitoratana. Kesäpäivänä se saattaa olla kimaltelevan meren ympäröivä, yllällisen tilava maisematie. Tien käyttäjät yhdistävät Länsiväylään monia positiivisia arvoja ja mielleyhtymiä. Tie on symboli modernisuudesta, nopeudesta, kaupunkilaisuudesta, menestyksestä ja niin edelleen.

Toisaalta moottoriväylä halkaisee ja hajottaa maan. Ympäristö jakautuu, asuntoalueet yrittävät suojautua meluaitojen taakse yhä kasvavalta liikenteen jylyltä ja saasteilta. Väylän yli on vaikea päästä, se hallitsee miljöötä ehdottomuudellaan..

"En mene tonne, vaikka jälkipolvi asuu Westendin puolella, niin en mene sinne kävellen enää. *Mieluummin ajan sinne autolla.* Ennen oli mukavampi kävellä sinne." (tien lähiasukas, "yli 80 hyvän joukon", sihteeri, eläkkeellä)

Länsiväylän koettu kauneus liittyy sekä vanhassa Jorvaksentien että uudessa Länsiväylän vaiheessa merimaisemiin. Turunväylä taas samaistuu avaraan ja vaihtelevaan Sisä-Suomeen viljelyksineen. Väylien varsilla olevat asuinalueet eivät yleensä vaikuttaneet tiemielikuviin, sillä ne eivät juuri hahmotu tienäkymissä.

Molemmilla väylillä autoilijoiden suhde ympäristöönsä on muodostunut lähes yksinomaan visuaaliseksi ja heidän suhteensa ympäristöön on samalla etääntynyt. Jatkossa olisikin selvitettävä, miten sekä suurten teiden että pienempien väylien äänimaailmaa voitaisiin kehittää moniaistisuuden lähtökohdista ja ajatellen myös liikenneturvallisuutta.

Haastattelut osoittivat, kuinka ihmisten ympäristökokemus on yhteydessä käytettyyn liikkumistapaan. Useat haastatellut liikkuvat kuitenkin samalla tiellä monella eri tavalla ja yhdistelivät siten vastauksissaan eri näkökulmia. Haastatteluissa tieteiden ja liikenneturvallisuuden yhteensovittaminen nähtiin osin ongelmana, mutta ehkä enemmän korostettiin taiteen ja "luonnollisuuden" ristiriitaa. Tieteiden ajatuksen suhteen kriittiset korostivat usein panostamista tien varovaiseen maisemaan sovittamiseen ja viihersuunnitteluun.

Tietaidetta – jonka ei toki tarvitse olla ristiriidassa viherrakentamisen kanssa – voidaan kuitenkin perustella esimerkiksi kyydissäolijoiden samoin kuin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kannalta. Ongelmana on ympäristön monikerroksellisuuden saavuttaminen siten, että ympäristö on positiivisesti koettavissa eri nopeuksilla liikkuvien parissa. Esimerkiksi Länsiväylän meluesteiden kääntöpuoli ei ole kovinkaan miellyttävä pyöräilijöille tai jalankulkijoille. Myös pysähtyvälle, lepäävälle autoliikenteelle voidaan vastaisuudessa uhrata muutakin kuin pelkkiin palveluihin liittyvää huomiota. Suurten teiden levähdysalueilla on periaatteessa paljon elämyksellistä ja taiteellista potentiaalia, jota voitaisiin edistää suunnittelukilpailuilla tai järjestämällä ehdotuksia tuottavia työpajoja moniammatilliselta pohjalta.

Uusia teitä rakennettaessa ja entisiä parannettaessa voidaan lähteä hyvin teistä yksilöistettyinä tuotteina. Silloin puhutaan muustakin kuin nelos- tai viitostiestä. Teille voidaan luoda omaa profiilia, jolla on perusteltu yhteys kulloiseenkin käyttötarkoitukseen, mutta myös muita merkisyyttä tuottavia. Kysymys on uudenaikaisesta tuotantoideologiasta.

Teiden tuotteistamisessa tieteiden voidaan nähdä yhtenä mahdollisuutena. Kokonaistaideteos -ajattelun ei tarvitse merkitä suurta ja laajaa kohdetta, vaan pikemminkin tiettyä tematisointia ja johtoajatusten soveltamista. Tällaiset voivat rakentua sarjamaisuudelle, ketjuttamiselle ja episodimaisuudelle. Uusia lähtökohtia tieteelle on löydettävissä informaatiojärjestelmien ja tieteiden yhdistämisestä, itsevalaisevista teoksista jne.

Meluesteet ja -aidat muuttavat tiemaiseman yleensä tunnelimaisiksi kanaviksi, jotka rajaavat tieltä avautuvia maisemia. Niistä käydyssä keskustelussa on silloin tällöin todettu, että sehän on autoilijoille vain oikein! Kärsikööt he osaltansa aiheuttamistaan haitoista. Näin argumentoivat unohtavat, että usein maisemat viedään kuitenkin yhtälailla bussi-

matkustajilta tai pyöräilijöiltä. Melusteita voidaan yrittää muuntaa teoksiksi, kuten Länsiväylällä on menetelty. Tai niitä voidaan yrittää häivyttää muuntamalla ne uudelleen rakennetuksi, ihmisen muokkaamaksi luonnoksi meluvallien ja runsaan kasvillisuuden avulla. Länsiväylää koskeneissa haastatteluissa monet pitivät parempana juuri viimeksimainittua. Luonnollisuuden arvostukseen liittyi puu- ja maarakenteiden suosiminen ja vastavasti kriittinen suhtautuminen metallin ja muovien käyttöön.

Tielaitoksen kannattaisi jatkossa panostaa selvästi meluaitojen ja muiden vastaavien rakennelmien innovatiiviseen kehittämiseen kiinnittäen huomiota materiaaleihin ja valaistukseen sekä erilaisina simulointeina että toteutettuina kokeiluina. Samalla voitaisiin jatkaa jo toteutettujen kohteiden arviointia samaan tapaan kuin tässä tutkimuksessa, jolloin erilaisten teiden kokemista voitaisiin paremmin vertailla.

Kirjallisuus

Airaksinen, Timo (1995): Etiikan rajoilla: elämä teoksena. Teoksessa: Haapala, Arto et al. (toim.): *Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

Alasuutari, Pertti (1993): Laadullinen tutkimus. Vastapaino, Tampere.

Appleyard, Donald & Lynch, Kevin & Myer, John (1966): *The View from the Road*. MIT Press, Cambridge.

Augé, Marc (1995): *Non-Places – Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso, London.

Aura, Seppo (1989): Episodi liikkumisen analyysiyksikkönä. Rakennetusta ympäristöstä liikuttaessa saatavan esteettisen kokemuksen ympäristöpsykologinen tarkastelu. Tampereen teknillinen korkeakoulu, julkaisuja 58, Tampere.

Baudrillard, Jean (1968): *Le système des objets*. Gallimard, Paris.

Berleant, Arnold (1992): *The Aesthetics of Environment*. Temple University Press, Philadelphia.

---- (1995): Mitä on ympäristöestetiikka? Teoksessa: Haapala, Arto et al. (toim.): *Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

von Bonsdorff, Pauline (1996a): Maiseman esteettinen tulkinta ja arvottaminen. Teoksessa: Häyrynen, Maunu & Immonen, Olli (toim.): *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälisen soveltavan estetiikan instituutin raportteja n:o 1. Gummerus, Saarijärvi.

von Bonsdorff, Pauline (toim.) (1996b): *Ympäristöestetiikan polkuja*. International Institute of Applied Aesthetics Series Vol.2. Gummerus, Jyväskylä.

Bourdieu, Pierre (1984). *Distinction. A Social Critique of the Judgement of Taste*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.

Cosgrove, Denis (1993): *The Picturesque City: Natures, Nations and the Urban since the 18th Century*. Teoksessa Kristensen, Thomas M. et al. (toim.): *City and Nature. Changing Relations in Time and Space*. Odense University Press, Odense.

Debord, Guy (1970): *Society of the Spectacle*. Black and Red, Detroit.

Donald, James (1995): *The City, the Cinema: Modern Spaces*. Teoksessa Jenks, Chris (toim.): *Visual Culture*. Routledge, London.

Eskola, Katarina (1996): Moottoritie – raivaajakansan unelma. Helsingin Sanomat 29.9.1996

Friedberg, Anne (1993): *Window Shopping. Cinema and the Postmodern*. UCLA Press, Berkeley.

Gottdiener, Mark (1995): *Postmodern Semiotics. Material Culture and the Forms of Postmodern Life*. Basil Blackwell, Oxford.

Greider, Thomas & Garkovich, Lorraine (1994): *Landscapes: The Social Construction of Nature and the Environment*. *Rural Sociology* 59(1), 1–24.

Haapala, Arto & Honkanen, Martti & Rantala, Veikko (toim.) (1995): *Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

Haila, Yrjö & Jenkins, Richard (1992): *Ekologian ulottuvuudet*. Vastapaino, Tampere.

Hankonen, Johanna (1994): *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta*. Suunnittelujärjestelmän lä-

pimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Otatieto/Gaudeamus, Helsinki.

Heikkinen, Mervi (1993): Tie spatiaalisena metaforana. *Alue ja ympäristö* 22:1, 1993, 8–19.

Hero, Maija (1996): Käytännön ympäristöestetiikka. Teoksessa: von Bonsdorff, Pauline (toim.) (1996b): *Ympäristöestetiikan polkuja*. International Institute of Applied Aesthetics Series Vol.2. Gummerus, Jyväskylä.

Honkanen, Martti (1990): Auton kauneus. Teoksessa Lammenranta, Markus & Rantala, Veikko (toim): Kauneus. Filosofisen estetiikan ongelmia. Filosofisia tutkimuksia Tampereen yliopistosta vol. IV.

---- (1994): Ympäristöä, taidetta, tekniikkaa. —Taide 1/94.

---- (1995): Soveltava estetiikka ja autot. Teoksessa: Haapala, Arto et al. (toim): *Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

Härö, Eevaliisa 1994. Väyläarkkitehtuuri, raporttiluonnos. Viatek, Helsinki (moniste).

Ilmonen, Mervi (1994): Maisema symbolina. Julkaisussa *Ympäristökasvatus kehityksen suuntaajana?* Tutkijaseminaari 29.–30.11., Selänpohja, seminaariraportti. Ympäristöministeriö, kestävän kehityksen toimikunta, Helsinki. S. 28–44.

Jaatinen, Martti (1967): Tie suomalaisessa maisemassa. WSOY, Porvoo.

Kalanti, Timo (1997a): Tie tekstinä. Tielaituksen selvityksiä. Helsinki (tulossa).

---- (1997b): Vartaloiden liikkeestä virtuaaliseen liikkeeseen. Tielaituksen selvityksiä. Helsinki (tulossa).

Karjalainen, Pauli T. (1996): Kolme näkökulmaa maisemaan. Teoksessa: Häyrynen, Maunu & Immonen, Olli (toim): *Maiseman arvo[s]tus*. Kansainvälisen soveltavan estetiikan instituutin raportteja n:o 1. Gummerus, Saarijärvi.

Kinnunen, Aarne & Sepänmaa, Yrjö (toim.) (1980): Ympäristöestetiikka. Gaudeamus, Helsinki.

Kojo, Ilpo (1996): Moottoritie tuhoaa äänimaiseman. Helsingin Sanomat 22.12.1996.

Lahti, Pekka et al. (1996): Fyysinen ympäristö kunnan menestystekijänä. VTT, tiedotteita 1747, Espoo.

Langman, Lauren (1992): Neon Cages: Shopping for Subjectivity. Teoksessa: Shields, Rob (toim): *Lifestyle Shopping. The Subject of Consumption*. Routledge, London.

Lefebvre, Henri (1991): *The Production of Space*. Basil Blackwell, Oxford.

Lynch, Kevin & Appleyard, Donald (1966/1990): *Sensuous Criteria for Highway Design*. Teoksessa: Banerjee, Tridib & Southworth, Michael (toim.) (1990): *City Sense and City Design*.

Marx, Leo (1965): *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*. Oxford University Press, New York.

Noro, Arto (1995): Gerhard Schulzen elämysyhteiskunta. Teoksessa Rahkonen, Keijo (toim.): *Sosiologisen teorian uusimmat virtaukset*. Gaudeamus, Helsinki.

Norvasuo, Markku (1993): Imago ja rakennettu ympäristö. VTT, YRT, Espoo (moniste).

---- (1994a): Ankkurilahden tuleva imago – imagomainonta, todellisuus ja todenmukaisuus. – Yhteiskuntasuunnittelu 1/94.

---- (1994b): Kunnan fyysisen ympäristön ja sen osien imagomerkitys. VTT, Espoo (moniste).

Nye, David (1993): *The Geometrical Sublime: The Skyscraper*. Teoksessa Kristensen, Thomas M. et al. (toim.): *City and Nature. Changing Relations in Time and Space*. Odense University Press, Odense.

Porteous, J. Douglas (1990): *Landscapes of the Mind. Worlds of Sense and Metaphor*. University of Toronto Press, Toronto, Buffalo & London.

---- (1996): *Environmental Aesthetics. Ideas, politics and planning*. Routledge, London.

Postman, Neil (1987): *Huvitamme itsemme hengiltä. Julkinen keskustelu viihteen valtakaudella*. WSOY, Porvoo.

Päivänen, Jani (1996): *Avara luonto, tiivis kaupunki? Yhteiskuntasuunnittelu 2/1996, 24–36*.

---- (1997): *Espoon eteläranta asuntomarkkinoilla. Teoksessa Mitä osoite osoittaa? Asuinalueiden erilaistuminen Helsingin seudulla (työnimi)*. YTV:n julkaisuja, tulossa.

Radović, Ranko (1993): *Tie kokemusmaailmana. Tielaitoksen selvityksiä 14/1993, kehittämiskeskus, Helsinki*.

Rannikko, Pertti (1995): *Ympäristöristiriidat. Teoksessa: Haapala, Arto et al. (toim): Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

Saavalainen, Heli (1996): *Maalaismaisema ruhjoutuu. – Helsingin Sanomat 26.10.1996*.

Sachs, Wolfgang (1992): *For Love of the Automobile. Looking Back to the History of Our Desires*. University of California Press, Berkeley.

Sarje, Kimmo (1996): *Modernin käsite Sigurd Frosteruksen varhaiskirjoituksissa. Tiede & edistys 3/96, 193–210*.

Schulze, Gerhard (1991): *Die Erlebnisgesellschaft. Kultursoziologie der Gegenwart*. Campus, Fulda.

Selberg, Knut (1992): *Kaupunkimuotoilun historia. Nykyaikaisen tie- ja liikennesuunnittelun historiallinen tausta. Tielaitoksen selvityksiä 56/1992. Tielaitos, kehittämiskeskus*.

Sepänmaa, Yrjö (1980): *Tarkoituksenmukaisuus ympäristön kauneuden kriteerinä. Teoksessa: Kinnunen, Aarne & Sepänmaa, Yrjö (toim): Ympäristöestetiikka*. Gaudeamus, Helsinki.

---- (1991): *Kauneuden käsite & Ympäristö kokonaistaideteoksena. VTT, tiedotteita 1294, Espoo*.

---- (1994): *Tuhatjärvinen. Esseitä ympäristökulttuurista. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki*.

---- (1995): *Sosiaalinen tilaus soveltavalle estetiikalle. Teoksessa: Haapala, Arto et al. (toim): Ympäristö, arkkitehtuuri, estetiikka*. Yliopistopaino, Helsinki.

---- (1996): *Estetiikka tulee tielle – tien estetiikasta. Teoksessa: Tienpidon ympäristöhaasteet ja Tielaitoksen toimintalinjat. Tielaitoksen ympäristövuoden juhlaseminaari. Tielaitoksen selvityksiä 49/1996, Helsinki*.

Shields, Rob (1991): *Places on the Margin. Alternative Geographies of Modernity*. Routledge, London.

Short, John Rennie (1991): *Imagined Country. Society, Culture and Environment*. Routledge, London.

Teymur, Necdet (1982): *Environmental Discourse*. Question Press, London.

Tielaitos (1991): *Visio: Tielaitos 1990-luvulla. Helsinki*.

Tielaitos (1993): Risteyssiltojen estetiikka. Tielaitos, Siltakeskus. Helsinki.

Tielaitos (1994a): *Ihminen ja tie. Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa*. Tielaitoksen selvityksiä 2/1994, Helsinki.

Tielaitos (1994b): Autoilijan näkökulmaa korostava väyläympäristön suunnittelu. Tielaitoksen selvityksiä 54/1994.

Tielaitos ym. (1994a): Tie & ympäristötaide. Meluesteiden yleinen suunnittelukilpailu Raumalla ja Vaasassa. Kilpailuohjelma.

Tielaitos ym. (1994b): Ympäristötaidekilpailu Iittalassa: Lasitie. Kilpailuohjelma.

Tielaitos (1995a): Ideakilpailu: Lentokentäntie ja ympäristö Oulunsalo–Kempele–Oulu. Kilpailuohjelma.

Tielaitos (1995b): *Kolmas Länsiväylä. Meren metsän ja moottoritien urbaania dynamiikkaa*. Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri, 1995.

Tielaitos (1995c): *Visio tiivistä moottorikadusta*. Tielaitoksen strateginen projekti s1, Tielaitoksen selvityksiä 42/1995, Helsinki.

Tielaitos ym. (1995): LAIMA - tieympäristön yleissuunnitelma.

Toiskallio, Kalle (1994): Tie kirjallisuudessa. Teoksessa Tielaitos (1994): *Ihminen ja tie*. Tielaitoksen selvityksiä 2/1994.

----- (1995): Liikenne: kulttuuria. Kartoitus auto- ja liikennekulttuurin kuolleista kulmista. Yhteiskuntasuunnittelu 4/95, 11 - 22.

Transportation Research Board (1994): Bridge Aesthetics around the World. Washington, D.C.

Trieb, Michael (1977): Stadtgestaltug Theorie und Praxis. Vieweg, Braunschweig.

Tuan, Yi-Fu (1987): Space and Place. The Perspective of Experience. University of Minnesota Press, Minneapolis.

U.S. Department of Transportation (1980): Aesthetics in Transportation. Report No. DOT OST P-20 30, Washington, D.C.

Vidler, Anthony (1992): The Architectural Uncanny. Essays in the Modern Unhomely. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Virilio, Paul (1994): Katoamisen estetiikka. Gaudeamus, Helsinki.

Virtanen, Pekka V. (1995): Liikenne ja kaupungin kuva. Teoksessa Knuuti, Liisa (toim.) Rakennettu maisema ja mielikuva. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskus C 38, Espoo.

Virtanen, Arto (1997): Modernismi, radikalismi, jatkuvuus ja Pääatalo. Helsingin Sanomat 12.1.1997, B2.

Walmsley, D.J. (1988): Urban Living. The Individual in the City. Longman Scientific & Technical, Harlow, Essex.

Warnke, Martin (1994): Political Landscape. The Art History of Nature. Reaktion, London.

Weber, Ralf (1995): On the Aesthetics of Architecture. A Psychological Approach to the Structure and the Order of Perceived Architectural Space. Avebury, Aldershot.

Whyte, William (1988): City. Rediscovering the Center. Anchor Books, Doubleday, New York.

Wollen, Peter (1997): Paikat & epäpaikat. Filmihullu 1/1997, 4–11.

Asiantuntijahaastattelut

(tehty 10–12/1996):

Kontiala, Pekka

Taipale, Kaarin

Tuovinen, Pentti

Välkepinta, Juhani

Westermarck, Ronald

Muu aiheeseen liittyvä kirjallisuus

- Aho, Leena - Sivonen, Seppo (toim.) 1987. Oikeutemme ympäristöön. WSOY, Porvoo - Helsinki - Juva.
- Alasuutari, Pertti 1995. Kulttuurintutkimus konstruktiona. - Sosiologia 3/95.
- Alkio, Jyrki 1994. Taiteen on vihdoinkin tultava ulos pyhätöistä. - Helsingin Sanomat 16.11.1994.
- Allas, Anja 1995. Asukkaan ja kaavoittajan kohtaaminen. - Taideposti 1/95 (Kuopion läänin taidetoimikunta).
- Anttila, Lauri 1992. Pintaa syvemmälle. - Jaukkuri (toim.) 1992.
- Anttila, Lauri 1994. Havainto taideteoksena. - Taide 1/94.
- Arkkitehti-lehti 1995. Arkkitehtuurikilpailuja. Tie & ympäristötaide. - Arkkitehti 1/95 (irtoliite).
- Beardsley, John 1989. Earthworks and beyond: Contemporary Art in the Landscape. Abbeville Press Publishers, New York.
- Banerjee, Tridib & Southworth, Michael (toim.) (1990): City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch. MIT Press, Cambridge, Mass.
- Benjamin, Andrew 1992. Building Experience. - Benjamin (ed.) 1992.
- Benjamin, Andrew (ed.) 1992. Architecture - Space - Painting. Academy Editions, London & St. Martin's Press, New York.
- Berleant, Arnold 1991. Art and Engagement. Temple University Press, Philadelphia.
- Berry, Brian J.L. - Kasarda, John D. 1977. Contemporary Urban Ecology. Macmillan Publishing Co., Inc., New York.
- Biesek, Jack 1994. The New Environmental Graphic Design Document. - Hunt (ed.) 1994.
- Broner, Kaisa (ed.) 1988. Modernity and Popular Culture. Building Book Ltd., Helsinki.
- Buchanan, Richard 1995. Branzi's Dilemma: Design in Contemporary Culture. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.
- Burdick, Bruce 1994. The Interpretative Environment as an Active Public Resource. - Hunt (ed.) 1994.
- Burman, Christian - Honkanen, Martti ym 1991. Ympäristön kokeminen ja havainnollistaminen. VTT, Tiedotteita 1235, Espoo.
- Cantell, Timo 1995. Kulttuurinen murros ja eläminen epävarmuudessa - "Total Balalaika Show". - Sosiologia 3/95.
- Carlson, Allen 1994. Ympäristöestetiikka. - Sepänmaa (toim.) 1994.
- Casey, Edward 1992. Retrieving the Difference between Place and Space. - Benjamin (ed.) 1992.
- Cone, John D. - Hayes, Steven C. 1984. Environmental Problems/ Behavioral Solutions. Brooks/Cole Publishing Company, Monterey, Ca.
- Crane, Diana 1992. The Production of Culture: Media and the Urban Arts. SAGE Publications, London.
- Danto, Arthur C. 1991. Taiteen nykyhetki. (Suom. Leevi Lehto.) Kustannus OY Taide, Helsinki.
- Daval, Jean-Luc 1990. New Approaches that Challenge all Definitions and Theories. - Faux - Smadja - Daval (eds.) 1990.
- Davey, Peter 1988. Environment and the Potential of the Individual. - Broner (ed.) 1988.
- Design-Forum & Muoto-lehti 1988. Design Management - hallittu yrityskuva. Rakennuskirja Oy, Helsinki.
- Dyett, Michael V. 1991. Site Design and its Relations to Urban Form. - U.S. Department of Transportation 1991.
- Eagles, Paul F.J. 1984. The Planning and Management of Environmentally Sensitive Areas. Longman, London & New York.
- Eaton, Marcia Muelder 1994. Soveltava estetiikka. - Sepänmaa (toim.) 1994.

- Ekroos, Ari 1995. Kauneus ja rumuus ympäristöoikeudessa. Suomalainen lakimiesyhdistys, Helsinki.
- Ekuan, Kenji 1995. The Aesthetics of Simplicity. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.
- Erat, Bruno 1994. Ekologia, ihminen, ympäristö. Rakennusalan kustantajat RAK, Helsinki.
- Erat, Bruno - Luoma, Kirsi 1992. Lähiöt viihtyisiksi. Rakennusalan kustantajat RAK & Asuntohallitus, Helsinki.
- Faux, Monique - Smadja, Gilbert - Daval, Jean-Luc 1990. L'art et la ville. Editions d'Albert Skira S.A., Geneva.
- Foster, Cheryl 1994. Esteettinen desilluusio: ympäristö, etiikka, taide. - Sepänmaa (toim.) 1994.
- Foy, Richard 1994. Total Design Environment. - Hunt (ed.) 1994.
- Granö, Veli 1989. Onnela. Lahti (omakustanne).
- Grossberg, Lawrence 1995. Mielihyvän kytkennät. Vastapaino, Tampere.
- Haarni, Tuukka 1995. Moderni taide ja marsalkan kosto. Schulman - Kanninen (toim.) 1995.
- Haarni, Tuukka - Knuuti, Liisa (toim.) 1993. Kaupunkikulttuuriin! YTK C 17, TKK, Espoo.
- Hargrove, Eugene C. 1989. Foundations of Environmental Ethics. Prentice Hall, Englewood Cliffs, N.J.
- Harle, Ritva - Vainio, Hanna - Kuuranne, Jukka 1994. Tulivuori. - Taide 1/94.
- Heikkilä, Mikko - Santasalo, Tuomas - Silfverberg, Björn 1994. Pohjoismaisia kävelykeskustoja. Ympäristöministeriö, Alueidenkäytön osasto, Helsinki.
- Helsingin Sanomat 24.10.1994. Viitostien kulkijoille ympäristö- taidetta Kuopiossa.
- Helsingin Sanomat 9.11.1994. Purje ohjaa autoilijat Espoon Otaniemeen.
- Helsingin Sanomat 4.3.1995. Kasviornamentti moottoritien kallio- leikkaukseen.
- Helsingin Sanomat 25.9.1996. Tieluiskalla suojellaan perhosia.
- Helsingin Sanomat 8.10.1996. Pylvästaideteos sai nimekseen Sinikurjet.
- Helsingin Sanomat 13.2.1997. Lasten näkökulmaa kaivataan teiden suunnitteluun.
- Herd, Stan 1994. Crop Art and Other Earthworks. Harry N. Abrams, Inc., New York.
- Hirviluoto, Anna-Liisa ym 1995. Halikon Rikalanmäkeä ei saa tuhota tienrakennuksen alle. - Helsingin Sanomat 12.12.1995.
- Hollo, Erkki J. 1987. Ympäristöoikeustieteen haasteet. - Aho - Sivonen (toim.) 1987.
- Honkanen, Martti 1986. Taideyhteisö ja puhe taiteesta. Helsingin yliopiston Yleisen kirjallisuustieteen, teatteritieteen ja estetiikan laitos, Helsinki.
- Honkanen, Martti 1991a. Arkkitehtuurikritiikin perusteet. - Burman - Honkanen ym 1991.
- Honkanen, Martti 1991b. Ruoholahti-kokeilun arkkitehtuurikritiikki. - Burman - Honkanen ym 1991.
- Honkanen, Martti (ed.) 1997. Practical Aesthetics. University of Helsinki, Lahti Research & Training Centre, Helsinki.
- Howe, Elizabeth 1994. Acting on Ethics in City Planning. Center for Urban Policy Research, New Brunswick, N.J.
- Huhta, Matti 1996a. Porvoon moottoritien leikkaukset aiotaan valaista. - Helsingin Sanomat 11.6.1996.
- Huhta, Matti 1996b. "Vain kahdeksan minuutin tähden" voitti Hämeenlinnanväylän ideakilpailun. - Helsingin Sanomat 28.11.1996.
- Hunt, Wayne 1994. Basic Principles of Wayfinding. - Hunt (ed.) 1994.
- Hunt, Wayne (ed.) 1994. Designing & Planning Environmental Graphics. Madison Square Press, New York.
- Huovinen, Pekka 1993. Rakennusalan tulevaisuus ja uudet strategiat. - Takstooli 4/93.
- Hyvönen, Tapani 1990. Muotoilu ja tuotekehitys. - Puustinen - Perheentupa (toim.) 1990.

- Ilmonen, Mervi 1994a. Arkkitehtuuria, myyttejä, harhoja. - Knuuti (toim.) 1994.
- Ilmonen, Mervi 1994 b. "Olemme tavanneet vihollisen ja he ovat me." - Yhteiskuntasuunnittelu 1/94.
- Ingraham, Catherine 1992. Architecture, Lament and Power. - Benjamin (ed.) 1992.
- Janicki, Edward 1990. Cars Detroit never Built. Sterling Publishing Co., Inc., New York.
- Jaukkuri, Maaretta (toim.) 1992. Strata. Nykyaiteen museo ja Tampereen taidemuseo, Helsinki.
- Jellicoe, Geoffrey & Susan 1987. The Landscape of Man. Revised and enlarged edition. Thames and Hudson, London.
- Jencks, Charles 1986. What is Post-Modernism? Academy Editions, London.
- Jonas, Wolfgang 1995. Design, Ethics and Systems Thinking - Reflections of Design in the '90s. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.
- Junttila, Ulla-Kirsti 1986. muuttuvat kadunkalusteet. Rakennus- kirja Oy, Helsinki.
- Kalanti, Timo 1993. Arkkitehtuurin vastaanotto Pikku-Huopalahdessa. Helsingin kaupungin tietokeskus, tutkimuksia 1993:10.
- Kare, Antero 1994. Valo ja ympäristö. Kaupunkimittakaavaisia monumentteja. - Taide 1/94.
- Karjalainen, Pauli Tapani 1995. Eksistentiaalinen ympäristö. - Haapala - Honkanen - Rantala (toim.) 1995.
- Karjalainen, Pauli Tapani (toim.) 1993. Maantieteen maisemissa: aiheita kulttuurimaantieteen alalta. Joensuun yliopisto, Kulttuuri- ja suunnittelumaantiede, Tiedonantoja n:o 25.
- Kasvio, Antti 1994. Uusi työn yhteiskunta. Gaudeamus, Helsinki.
- Keinänen, Timo 1996. Pelon kuvat olivat liikaa Venetsiassa. kaupungin asukkaat torjuivat liikennelaitoksen taidenäyttelyn. - Helsingin Sanomat 2.10.1996.
- Khatchadourian, Haig 1994. Luonnonkauneus ja elämisen taide. - Sepänmaa (toim.) 1994.
- Kivirinta, Marja-Terttu - Pohjola, Ilppo - Rossi, Leena-Maija 1991. Koko hajanainen kuva. WSOY, Porvoo.
- Kivuori, Osmo 1991. Autoliikenne luonnon ja ympäristön tuhoajana. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Knuuti, Liisa 1994. Identiteetin merkitys kaupunkisuunnittelussa. - Knuuti (toim.) 1994.
- Knuuti, Liisa (toim.) 1994. Ympäristö - taide - identiteetti. YTK C 31, TKK, Espoo.
- Kokkarinen, Veijo 1995. Lisäävätkö ennusteet liikennettä? - Helsingin Sanomat 10.12.1995.
- Korpela, Kalevi - Kyttä, Marketta 1991. Ympäristöanalyysi Tampereella. - Burman - Honkanen ym 1991.
- Koskela, Hille 1995. Ambivalentti pelkojen kaupunki. - Schulman - Kanninen (toim.) 1995.
- Koskiahho, Briitta 1993. Ekologia - suuri oravanpyörä. - Takstooli 4/93.
- Koskiahho, Briitta 1995. Ekopolis. Käsitteellisiä ja metodologisia lähestymistapoja. - Lapintie ym (toim.) 1995.
- Krippendorff, Klaus 1995. Redesigning Design: an Invitation to a Responsible Future. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.
- Kuusamo, Altti 1989. Veistokset metsän reunassa. - Granö 1989.
- Kytä, Marketta 1991. Ympäristön yksipuolistumisen psyykkiset vaikutukset. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Lammenranta, Markus - Rantala, Veikko (toim.) 1990. Kauneus. Suomen Filosofonen Yhdistys & Tampereen yliopisto, Tampere.
- Lampi, Marra 1994. Aurinkopelto. - Taide 1/94.
- Lapintie, Kimmo ym (toim.) 1995. Ekopolis. Ekologisen kaupungin juuria etsimässä. Gaudeamus, Helsinki.
- Lavonius, Leena 1997. Viljalamppujen hämyssä viikiin. Arkkitehti- opiskelijat suunnittelivat uutta valoa Helsingin liikenne- alueille. - Helsingin Sanomat 13.1.1997
- Lehtimäki, Marianne 1995. Ihmisen jokapäiväisen ympäristön haltuunotosta. - Schulman - Kanninen (toim.) 1995.

Lehtonen, Hilikka 1991. Suunnitelmien kuvaamisen lähtökohdat ja Ruoholahden arviointi. - Burman - Honkanen ym 1991.

Lepistö, Vappu 1989. Kuvataiteen havaitseminen ja kokeminen. Tampereen yliopiston Sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos, A:19, Tampere.

Lewery, A.J. 1991. Popular Art Past & Present. David & Charles, Devon.

Maffesoli, Michel 1995. Maailman mieli. Yhteisöllisen tyylin muodoista. (Suom. Mika Määttänen.) Gaudeamus, Helsinki.

Maisema-alue työryhmän mietintö II 1992. Arvokkaat maisema-alueet. Mietintö 66/92. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Manninen, Antti 1996. "Loistava" voitti Helsingin kortteleiden tunnuskilpailun. - Helsingin Sanomat 6.12.1996.

Margolin, Victor 1995. The Experience of Products. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.

Margolis, Joseph 1992. The Endless Future of Art. - Benjamin (ed.) 1992.

Mariani, Anna 1988. Façades. Maisons populaires du Nordeste. Editora Nova Fronteira S.A., Rio de Janeiro.

Masonen, Jaakko 1991. Joutaako tie museoon? Arsis 2/91.

Maunula, Leena 1994. Arkkitehtuuria 80 km tunnissa. - Helsingin Sanomat 9.11.1994.

Matilsky, Barbara C. 1992. Fragile Ecologies: Contemporary Artists' Interpretations and Solutions. Rizzoli, New York.

Meeker, Joseph W. 1994. Ekologinen estetiikka. - Sepänmaa (toim.) 1994.

Mende, Hans-Ulrich von - Dietz, Matthias 1994. Kleinwagen. Benedikt Taschen, Köln.

Meristö, Tarja 1991. Konsensus vai villi vaihtoehto? Tielaitoksen tulevaisuuden skenaarioita strategiseen suunnitteluun. - Tulevaisuuden näkymiä 2/91.

Merivirta, Raija 1995. Panostus ekokäytäviin suunnitteilla. - Helsingin Sanomat 22.12.1995.

Mielonen, Matti 1994. Siilitunneli on kielletty ketuilta. Eläinten alikulkutunneille naureskellaan, vaikka ne ovat arkipäivää Keski-Euroopassa. - Helsingin Sanomat 12.11.1994.

Mukka, Antero 1995. Suunta hukassa liikennehankkeissa. - Helsingin sanomat 13.11.1995.

Munro, Thomas 1994. "Kaunistaminen" uudessa valossa. - Sepänmaa (toim.) 1994.

Murphy, Philip 1994. Forging a Winning Relationship with Environmental Graphics Fabricators. - Hunt (ed.) 1994.

MUU ry & YLE 1 1994. Äänikalenteri - Sound Calendar 1.-24.12.1994. Helsinki.

Mäntysalo, Sirkka - Koivusalo, Meri 1991. Liikenteen aiheuttama melu ja melun terveysvaikutukset. - Santalahti (toim.) 1991.

Nasar, Jack L. 1990. The Evaluative Image of the City. American Planning Association Journal 41, winter 1990.

Nevalainen, Jaana 1995. Ikuisesta kesästä talvikaupunkiin - vuodenajat suomalaisessa kaupunkiympäristössä. - Alue ja ympäristö 2/95.

Niemisara, Heikki 1994. Kallioleikkaukset. Tielaitoksen selvityksiä 30/94. Tielaitos, Geokeskus, Helsinki.

Nikunen, Kaarina 1996. Yhä useammat matkustavat päivittäin monen tunnin työmatkoja. - Helsingin Sanomat 28.9.96.

Norvasuo, Markku 1989. Näkymisen arvioinnin menetelmät. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Norvasuo, Markku 1994. Yrityskuvan ilmentäminen rakentamisessa. Raportti 1/94, Rakennushallitus, Helsinki.

Paananen, Erkki 1994. Lempäälä haluaa kolme liittymää moottoritiehen: Ahtialan kyläläiset vastustavat kallioitensa pirstomista. - Helsingin Sanomat 24.10.1994.

- Pakarinen, Terttu 1988. Ideologinen maisema, nyt ja ei-nyt. TTKK, A, YS, Tampere.
- Pakarinen, Terttu 1993. Changing Landscapes. Nordisk Arkitekturforskning 1993:2, 97 - 107.
- Papanek, Victor 1995. The Green Imperative. Ecology and Ethics in Design and Architecture. Thames and Hudson, London.
- Perkins, Sean 1995. Experience. Booth-Clibborn Editions, London.
- Perniola, Mario 1992. Urbaani/ posturbaani. Jaukkuri (toim.) 1992.
- Perttu, Jukka 1996. Metsäväen opittava tuntemaan lajeille tärkeät elinympäristöt. - Helsingin Sanomat 19.9.1996.
- Pietarinen, Juhani 1987. Ihmisen luontoa koskevat filosofiset perusasetteet. - Aho - Sivonen (toim.) 1987.
- Pisarski, Alan E. 1991. Overview. - U.S. Department of Transportation 1991.
- Pohjanoksa, Terttu 1993. Hyvinvointi ja sosioekonomisten vaikutusten arviointi tiensuunnittelussa. - Yhteiskuntasuunnittelu 2/93.
- Puustinen, Marja - Perheentupa, Eljas (toim.) 1990. Yrityksen muotoilutieto. WSOY, Porvoo.
- Pönkä, Antti 1991. Pakokaasupäästöt. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Quinney, Richard 1986. A Traveler on Country Roads. - Landscape Vol. 29, No. 1. 34
- Radovic, Ranko 1993a. Cities, Culture and Urban Form. - Haarni - Knuuti (toim.) 1993.
- Rahkonen, Keijo (toim.) 1995. Sosiologisen teorian uusimmat virtaukset. Gaudeamus, Helsinki.
- Rajalin, Sirpa 1991. Liikenne ja psyykkiset ilmiöt. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Rajanti, Taina 1993. Suomalainen urbanismi. - Takstooli 4/93.
- Rand, Harry 1991. Hundertwasser. Benedikt Taschen, Köln.
- Rapoport, Amos 1977. Human Aspects of Urban Form. Towards a Man-Environment Approach to Urban Form and Design. Pergamon, Oxford.
- Rauhala, Osmo 1992. Strata - Ympäristö-Pinsiö. - Jaukkuri (toim.) 1992.
- Restany, Pierre 1990. Modern Nature and Post-industrial Sensibility. - Faux - Smadja - Daval (eds.) 1990.
- Richardson, David B. 1994. Luonnon arvostamisen konventiot ja taidemaailma. - Sepänmaa (toim.) 1994.
- Rolston, Holmes III 1988. Environmental ethics. Temple University Press, Philadelphia.
- Salmi, Hannu 1991. Autokulttuuri ja vauhdin maailma. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Salonen, Juha 1996. Asvalttipihdit puristavat Espoon julkisivua. - Helsingin Sanomat 19.10.1996.
- Salter, Christopher L. 1979. Thoughts on the Road. - Landscape, Vol 22.
- Sandqvist, Tom 1992. Strata och konstens geologiska spridning. - Jaukkuri (toim.) 1992.
- Santalahti, Päivi 1991. Kuvaus liikenteestä. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Santalahti, Päivi ym (toim.) 1991. Auto, terveys ja ympäristö. Gaudeamus, Helsinki.
- Sarmela, Matti 1987. Kulttuurien ekologiaa. - Aho - Sivonen (toim.) 1987.
- Schneider-Jacoby, Martin 1992. Ekologia - uusi aikakausi? Taiteen ja luonnonsuojelun vuorovaikutus. - Jaukkuri (toim.) 1992.
- Schulman, Harry - Kanninen, Vesa (toim.) 1995. Kaupunki kohtauspaikkana. Näkökulmia kulttuuriseen kaupunkitutkimukseen. YTK C 33, TKK, Espoo.
- Sepänmaa, Yrjö 1995. Kuukävelyllä. Esseitä taiteen tulevaisuudesta. SKS, Helsinki.

- Sihvonen, Jukka 1993. Ympäristö näkemisen ja toiminnan maailmana. - Karjalainen (toim.) 1993.
- Singer, Peter 1993. Practical Ethics. 2nd edition. Cambridge University Press, Cambridge.
- Skarén, Uolevi 1994. Pikitie käärmeiden kohtalona. - Helsingin Sanomat 12.11.1994.
- Smadja, Gilbert 1990. An Encounter of Art and the City - Bringing a Work of Art to its Accomplishment. - Faux - Smadja - Daval (eds.) 1990.
- Smith, Jonathan 1992. The Slightly Different Thing That Is Said. Writing the Aesthetic Experience. Teoksessa: Barnes, Trevor & Duncan, James: *Writing Worlds. Discourse, text and metaphor in the representation of landscape*. Routledge, London.
- Stenros, Anne 1994. Paikka ja identiteetti. Knuuti (toim.) 1994.
- Sulkava, Pertti 1995. Ekokäytävät moottoriteille! - Helsingin Sanomat 5.11.1995.
- Sumu, Ilkka 1993. Arvot ja rakennetun ymmärtäminen. - Haarni - Knuuti (toim.) 1993.
- Sussman, Deborah 1994. Color. - Hunt (ed.) 1994.
- Syvänen, Matti 1991. Lasten elintilan kaventuminen. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Tahkokallio, Päivi - Vihma, Susann (eds.) 1995. Design - Pleasure or Responsibility? University of Art and Design, Helsinki.
- Taipale, Kaarin 1996. Rakennettu ympäristö - tie paikkana ja tilana. - Tielaitos, Keskushallinto 1996.
- Tapio, Petri 1992. Tulevaisuuden ennustamista vai tulevaisuuden tekemistä? Tielaitoksen selvityksiä 63/92. Tielaitos, Tutkimuskeskus. Helsinki.
- Teiro, Olli-Veikko 1996. Tientekijän arvolistalle mahtuvat nyt myös eläimet. - Karjalainen 4.1.1996.
- Teittinen, Antti 1994. Huoltoasemat kuluttamisena ja kulttuurisesteettisenä ilmiönä. - Yhteiskuntasuunnittelu 1/94.
- Tiehallitus, Kehittämiskeskus 1991. Levähdysalueet ja levähdysalueen kalusteet. Tielaitoksen selvityksiä 45/91. Helsinki.
- Tielaitos 1991. Tie ja ympäristö. Yleisohje tiehankkeiden suunnittelulle. Helsinki.
- Tielaitos, Kehittämiskeskus 1993. Liikenneympäristön kokeminen. Tielaitoksen tutkimuksia 1/93. Helsinki.
- Tielaitos, Keskushallinto 1994. Meluntorjunta ja tieympäristörakenteet kaupunkikuvassa. Tielaitoksen selvityksiä 26/94. Helsinki.
- Tielaitos, Keskushallinto 1996. Tienpidon ympäristöhaasteet ja Tielaitoksen toimintalinjat. Tielaitoksen selvityksiä 49/96. Helsinki.
- Tielaitos, Kuopion tuotantotekninen kehitysyksikkö 1992. Tienvarsialueiden kasvittamisen ja hoidon kehittäminen luonnon- mukaisempaan suuntaan. Tielaitoksen selvityksiä 34/92. Kuopio.
- Treib, Marc 1988. Cultural Exchange: Low Style, High Style. - Broner (ed.) 1988.
- Tukkimäki, Paavo 1995a. Selvitys kuvaa tien runsaudensarveksi. - Helsingin Sanomat 5.4.1995.
- Tukkimäki, Paavo 1995b. Tielaitos haluaa valtion sitoutuvan Turku- Pietari - tien rahoitukseen. - Helsingin Sanomat 5.4.1995.
- Tuovinen, Pentti 1993. Suunnittelija ja suuri yleisö. - Yhteiskuntasuunnittelu 2/93.
- Tuovinen, Pentti 1996. Tie ja ihmiskäsitys. - Tielaitos, Keskushallinto 1996.
- Turja, Teppo 1995. Tielaitos tarvitsee teitä. - Helsingin Sanomat 11.1995.
- U.S. Department of Transportation 1991. Transportation, Urban Form, and the Environment. Washington, D.C.
- Uusitalo, Paavo 1991. Auton yhteiskunta. - Santalahti ym (toim.) 1991.
- Valkeapää, Risto 1996. Tietä kaikille. Moottoritien voi rakentaa muillekin kulkijoille kuin autoille. - Helsingin sanomat 18.8.1996.

- Vartiainen, Perttu 1987. Maantiede ihmisekologiana. - Aho - Sivonen (toim.) 1987.
- Virtanen, Pekka 1995. Kritiikki ja ympäristö. - Kritiikin Uutiset 2/95.
- Virtanen, Pekka V. 1993. Maankäytön ja kaavoituksen etiikka. YTK C 20, TKK, Espoo.
- Virtanen, Pekka V. 1994. Irrationaalinen suunnittelussa. - Knuuti (toim.) 1994.
- Wartiainen, Kai 1993. Kulttuurisesta maisemasta. - Takstooli 4/93.
- Welford, Richard - Gouldson, Andrew 1993. Environmental Management & Business Strategy. Pitman Publishing, London.
- Whiteley, Nigel 1995. Design Criticism and Ethical Consuming. - Tahkokallio - Vihma (eds.) 1995.
- Willums, Jan-Olaf - Golüke, Ulrich 1992. From Ideas to Action. Business and Sustainable Development. ICC Publishing & Ad Notam Gyldendal, Oslo.
- Wyman, Lance 1994. Multicultural Environmental Graphic Design. - Hunt (ed.) 1994.
- Zerbst, Rainer 1989. Antoni Gaudi. Benedikt Taschen, Köln.
- Ziff, Paul 1994. Mikä vain nähty. - Sepänmaa (toim.) 1994.

Haastattelurunko/ Länsiväylän käyttäjät

- 1 Kuinka usein liikutte Länsiväylällä? (Päivittäin; kerran viikossa tai useammin; kerran kuukaudessa tai useammin; harvemmin)
- 2 Minä päivinä ja mihin kellonaikaan?
arkisin viikonloppuisin
- 3 Millä kulkuvälineellä ja missä tarkoituksessa useimmin (työajoja vai vapaa-aikana)?
- 4 Miksi olette valinnut juuri tämän kulkuvälineen / nämä kulkuvälineet?
- 5 Mitä Teille tulee ensimmäiseksi mieleen Länsiväylästä?
- 6 Muistelkaa *näkymiä* ja *maamerkkejä* Länsiväylällä, mitä tulee mieleen?
- 7 Mikä väylässä on hyvää, mikä huonoa?
- 8 Onko väylällä helppo ja selkeä liikkuu? Miksi/ miksi ei?
- 9 Miten Lv sopii sitä ympäröivään maisemaan?
- 10 Miten Länsiväylä on muuttunut viime aikoina?
- 11 Oletteko muuttanut matkustustottumuksianne (väline, reitti) Länsiväylän viimeaikaisen muutoksen jälkeen?
(Jos on maininnut useamman kulkuvälineen:)
- 12 -- Vertailkaa Länsiväylä-kokemuksianne liikkuessanne autolla/bussilla/pyörällä/kävellessä?
- 13 -- Millä liikennevälineellä liikkuen Lv on nautittavin, millä vastenmielisin liikkua? Ja miksi?
- 14 Millainen Länsiväylä on mielestänne kesällä/talvella?
- 15 Entä pimeällä verrattuna valoisaan aikaan? - Onko valaistusta riittävästi ja oikeissa kohdissa?
- 16 Kuvailkaa Otaniemen liittymää.
Oletteko huomannut:
- 17a - Länsiväylän "purjeen" (so. Anne Eerolan veistos Otaniemen liittymässä)
- 18a - kallioleikkaukset (kuvanveistäjä Hannu Sirenin suunnittelema leikkaus)
- 19a - Länsiväylän ylittävät valaistut kevyen liikenteen sillat (esim. Tapiolan ja Westendin kohdalla)
(Jos on huomannut:)
- 17b -- Mitä mieltä olette em. Otaniemen liittymässä sijaitsevasta purjeveistoksesta?
- 18b -- Entä kallioleikkauksista?
- 19b -- Entä em. siltojen toteutuksesta?
- 20 Kun matkustatte Länsiväylää Helsingistä länteen päin, missä kohdin koette tulleenne Espooseen?
- 21 Otaniemen liittymä on suunniteltu eräänlaiseksi Espoon kaupungin portiksi. Onko tässä tavoitteessa mielestänne onnistuttu?
Melusteet:
- 22 -Mitä mieltä olette yleensä melusteista teiden varsilla, niiden tarpeellisuudesta ja toteutuksesta?
- 23 - Entä erityisesti Länsiväylän melusteista?
- 24 -Muistatteko mistä materiaalista valmistettuja Länsiväylän melusteet ovat?
- 25 - Melusteiden mahdollisia materiaaleja ovat ainakin betoni, alumiini, teräs, puu, maavallit; ja toiseksi erilaiset läpinäkyvät materiaalit, kuten muovit - mitä mieltä olette näistä? Millainen olisi mielestänne paras/kauhin meluste?
- 26 Millä tavoin Länsiväylä Teidän mielestänne edustaa Espoon kaupunkia?
- 27 Millä tavoin Länsiväylä Teidän mielestänne edustaa Tielaitosta?

- 28 Millaisilla keinoilla tieympäristöjä yleensä voitaisiin tehdä paremmiksi?
- 29 Mitä mieltä olette yleensä teiden estetisoinnista ja taiteen liittamisestä tieympäristöön?
- 30 Mikä kaupunkitie Suomessa/ulkomailla on jäänyt mieleenne positiivisena ja miksi?
- 31 Miten luonnehtisitte suhdettanne autoon ja autoiluun? Kun ajatte, mitä tunnette ja koette?

* Mielipiteenne tästä kyselystä?

Ikä _____

Sukupuoli _____

Ammatti

- ☐ yrittäjä
- ☐ ylempi toimihenkilö
- ☐ alempi toimihenkilö
- ☐ työntekijä
- ☐ muu (työtön, eläkeläinen, opiskelija)

Koulutus:

- ☐ korkeakoulututkinto
- ☐ ylioppilas tai keskiasteen tutkinto
- ☐ kansa- tai peruskoulu
- ☐ ei

Harrastukset _____

Tavallisin liikkumisen ajankohta Länsiväylällä (esim. arkisin klo 8 - 9)

Asuinpaikan etäisyys Länsiväylästä

Autojen lukumäärä taloudessa

Teemataulukko / Länsiväylä-haastattelujen analyysi

YLEISREAKTIO LÄNSIVÄYLÄÄN

myönteinen neutraali kielteinen

SUHDE HENKILÖAUTOON

käyttää ainoana välineenä ----- ei käytä
käytännössä välttämätön ----- ei tarvitse
edustaa hyviä arvoja, *mitä* ----- edustaa jotain huonoa, *mitä*
puhuu "autoilijana" ----- puhuu toisten autoilusta

ESTEETTINEN/ KÄYTÄNNÖLLINEN ASENNE

käytännöllinen, "miten se toimii" esteettinen, "miltä asiat näyttävät"

HUOMIOKYKY

rajallinen tarkka
ei assosiaatioita paljon assosiaatioita

ASENNOITUMINEN PURJE/KALLIO/SILLAT

SUHTAUTUMINEN ESTETISOINTIIN & *mitä sillä ymmärretään*

kielteinen neutraali myönteinen

TEKNOLOGIA/LUONTO

tie teknisenä tie luonnossa
kultivoitu luonto alkuperäisluonto

MATERIAALIT

muovi metalli puu maa

Länsiväylä-haastattelujen analyttisiä referaatteja

1. tapaus: skeptinen autoilija

Nainen, 30 vuotta, luokanopettaja (lastenhoitovapaalla), korkeakoulututkinto, Matinkylä. Taloudessa 1 auto.

Autoilija suhtautuu kriittisesti autoistumiseen ilmiönä ja ilmoittaa matkustavansa mahdollisuuksien mukaan bussilla. Länsiväylästä mieleen tulee ensimmäisenä aamuruuhka ja sen näkymistä purje, Sinebrychoffin huvila, Nesteen tornin alue ja Lauttasaaren kohdalla oleva silta. Hyvää Länsiväylässä on sen nopeus, huonoa ajoittainen sumppaisuus ja hitaus Helsingin päässä, joka ei muutu miksiäkään "vaikka väylää kuinka levennettäisiin Espoon puolella". Bussilla pääsee usein nopeammin. Vastaaja kulkee Espoon poikittaisliikenteessä autolla mutta kaupunkiin mennessä valitsee mieluummin bussin, jolla on nopeampaa ja stressittömämpää liikkuu. Hän kannattaa joukkoliikenteen parantamista ja pitää autoilua saasteuhkana. Länsiväylä on "aika ruma", toisaalta "ei tällaista tietä voi koskaan kauniiksi saada".

Mielenkiintoiseen kohtaan tullaan, kun opettaja arvioi pyöräilyn tai kävelyn vastenmielisimmäksi tavaksi liikkuu Länsiväylällä. Hän toteaa, että

"eihän Länsiväylällä sitä paitsi ole kevyen liikenteen väylää".

Eräs hänen parannustoiveistaan onkin, että tielle *pitäisi rakentaa* kunnolliset kevyen liikenteen väylät, lisäksi tarvittaisiin metro tai raitiotieliikenne. Muut parannusehdotukset koskevat "esteettisiä seikkoja", kuten haastateltu itse sanoo: melusteiden ulkonäköä, istutuksia ja opasteiden selkeyttä. Olemassa-olevien melusteiden hän muistelee olevan *betonis* ja *metallisia*. Kamalan rumien, spraymaalattujen melusteiden tilalle hän kaipaisi istutuksia. Tieympäristöjen estetisointia yleisesti hän pitää erittäin hyvänä, mukavana asiana. Silti hänen kommenttinsa toteutettuihin rakenteisiin, joissa on esteettistä yrittystä (purje, kalliioleikkaus, sillat) ovat pelkistettyjä: "olen huomannut" tai "se on ihan kiva". Myös Länsiväylän herättämät assosiaatiot ovat niukkoja. Länsiväylä ei edusta Espoota vastaajan mukaan mitenkään, se on vain "sujuva ohimenoväylä, Tapiola enemmänkin edustaa mielestäni Espoota".

Tässä tietty johdonmukaisuus on rajallisten havaintojen ja ympäristötietoisien autokriittisyyden välillä. Henkilö pitää Länsiväylää ympäristöhaittana *eikä* ole huomannut pyörä- ja jalankulkuteitä. Hän pitää melusteita rumina ja puolittain erehtyy niiden materiaalista. Tien somistaminen taiteella on hyvä ajatus, mutta sen tuloksia ei oikeastaan kunnolla *nähdä*. Tämä vahvistaa ennako-oletusta, että estetisoinnilla ei välttämättä voida vedota teihin kriittisesti suhtautuviin. Kyse ei välttämättä ole vastustuksesta, siitä että estetisoinnin ideaa tai toteutusta pidettäisiin huonona. Kysymys on enemmänkin näkemisen tavasta: eettisesti huonoksi koettu ei "näytä" esteettisestikään hyvältä. Esteettiset arvot ovat tämän vastaajan kohdalla kiinteissä riippuvuussuhteissa muihin arvoalueisiin.

2. tapaus: Yksityisyysshakuinen maailmanmatkaaja

Autoilija, nainen, 38, vientipäälikkö, ylempi toimihenkilö, KTM. Harrastaa puutarhanhoitoa, maailmanmatkailua, opiskelua. Taloudessa 2 autoa.

Vastaajan päivittäinen työmatka kulkee pitkin Länsiväylää. Se on hänelle tärkeä hyvin tärkeä tie: hän asuu Espoonlahdessa keskeisesti Länsiväylän hyvien yhteyksien takia. Autoa hän käyttää

"jotta olisi oma yksityisyys eikä niin kuin julkisissa kulkuneuvoissa, muita ihmisiä kyydissä".

"Bussissa ei saa olla oma itsensä, siellä pitää käyttäytyä muiden matkustajien mielen mukaan. En käytä mitään julkista kulkuneuvoa mielelläni. En edes taksia, koska sielläkin pitää matkustaa kuljettajan ehdoilla."

Välillä Helsinki - Westend Länsiväylä on "kauneimpia moottoriteitä mitä maailmassa on", sen sijaan Westendistä länteen päin se on vain tavanomainen. Silti hänen mielestään "koskaan tuollainen valtan leveä tie ei ole kovin kaunis tietenkään". Vastaaja näkee Otaniemen liittymässä yrityksen tehdä jotain hieman tavallisuudesta poikkeavaa.

Vastaajan suhde tien elementteihin on säännöllisesti kaksijakoinen. Purje on ihan mukava, vaikka "sinänsä hyödytön". Kuvanveistäjän suunnittelemat kalliioleikkaukset "eivät ole häirinneet", joskin vastaaja oli luullut niitä insinöörin suunnitteleiksi. Sillat ovat "kivannäköiset" mutta todennäköisesti kalliimmat

kuin tavanomaisemmat. Jos Espoolla on rahaa, pitäisi käyttää mieluummin esim. lasten päivähoitoon.

Äärimmäisen käytännöllisen faktapainotuksen vastaaja tuo esiin kysyttäessä "Missä kohdin koette tulleenne Espooseen?"

"Mä nyt tiedän, missä kohdin tulen Espooseen."

Sama toiminnallinen tosiasianäkökulma näkyy siinä, miten Länsiväylä tämän vastaajan mukaan edustaa Espoota. Sen merkitys Espoon kaupungille on yksinkertaisesti siinä, että "asutus on konsentroitunut sen varrelle". Toisaalta tie symbolisoi hänelle vaurautta verrattuna Itä-Helsinkiin vievään Itäväylään. Hänen mielestään

"vauraus on täällä lännessä ja Itäväylää ajaa hikiset ihmiset Ladoillaan ja metrolla, kaikki Suomeen tulleet pakolaiset ja niin pois päin."

Vastaaja on huomannut *valkoiseksi maalatusta metallista rakennetut* ja *puiset* meluesteet. Erilaisista käytössä olevista malleista hän pitää "valkoisia metalliasteita" parempina kuin puun värisiä. Jos käytetään puisia, ne tulisi maalata, valkoisiksi tai vihreiksi. Paras melueste olisi samalla taideteos, istutetuilla kasveilla peitetty metalli- tai puuste.

"Sen ei pitäisi olla maavalli, jossa on rikkaruohoja vaan nopeakasvuisia koristekasveja, jotta se peittyisi. Ainakin pitäisi laittaa kunnolla rikkaruohon estäviä aineita ja tiheää nurmikkoa."

Silti V mainitsee Saksan teiltä tutut villiintyneet "luonnon meluvallit" hyvänä esimerkkinä:

"On istutettu ihan mieletön kasa kasveja ja vaikka ne on menneet vähän sekaisin, ne rönsyilee siten, ettei enää tajua edes että ne on meluvalleja."

Tämä aineistossa varsin poikkeuksellinen kannanotto suosii metallia yli puun, maalattua yli paljaan sekä puutarhamaista luontoa (koristekasveja) yli itsestään kasvavan, "luonnollisen" kasvuston (rikkaruohojen). Tässä esiin tulevaa "kovaa" makua luontoelementtien suhteen voi tulkita erottautumisen strategiana rinnakkain vastaajan tiukkojen *länsi/itä-* ja *espoolainen/pakolainen* -erottelujen kanssa. Tienvieren korostettu siisteys toimii erottautumisen merkinä espoolaismaisemassa samalla tavoin kuin henkilöauto erottaa ajajansa julkisesta liikenteestä ja sitä käyttävistä massoista. Tämänkin vastaajan mukaan "luonnon" eli kasvien tehtävä tieympäristössä on nimenomaan maastouttaa ja peittää tekniset rakenteet. Tärkeintä tienvarren puutarhanhoidossakin on *erottautuminen*: eronteko rikkaruohojen kasviraivaaseen, joka kasvaa hallitsemattomasti minne sattuu.

Vastaaja näkee, että Länsiväylä on yritetty toteuttaa tavallisuudesta poikkeavasti, mutta suhtautuu itse skeptisesti näihin yrityksiin, ihan mukavaan mutta *hyödyttömään* veistokseen, ihan hyvään mutta *insinöörimäiseen* kalliroleikkaukseen ja kivannäköisiin mutta ehkä *kalliisiin* siltoihin. Ekonomina hän kohottaa myös arvoristiriidan arvostaessaan yhtä lailla taidetta, korkeatasoista puutarhanhoitoa ja taloudellisia säästöjä.

3. tapaus: kyllästynyt bussimatkustaja

Nainen, 27, terveydenhuollon opettaja. Taloudessa 1 auto, joka ei vastaajan päivittäisessä käytössä.

Haastattelu tehdään Westendin aseman kahvilassa. Vastaaja on juuri myöhästynyt bussista ja on kovin harmissaan. Tässä tilanteessa kysyttäessä vastaajalle "ei tule mitään mieleen" Länsiväylästä. Hänen suhtautumisensa itse tiehen on toiminnallinen ja positiivinen, Länsiväylä on hänestä nopea reitti, suoriin reitti Espoosta Helsinkiin, jota useampien bussien pitäisi käyttää.

Auto on vastaajan mielestä paras kulkuväline, helppo tapa liikkua. Harmillista on vain se, ettei hänellä itsellään ole autoa käytössään. Bussia hän käyttää olosuhteiden pakosta: hän on lopen kyllästynyt pitkiin työmatkoihin, joihin kuluu kahdella bussilla tunti, kun autolla pääsisi 20 minuutissa. Matkojen vastenmielisyys vaikuttaa ympäristön havainnointiin siten, että häntä ei kiinnosta katsella "tyhjää ja tylsää" maisemaa. "En katsele ympärilläni", hän sanoo. Meluesteet ovat hänen mukaansa "*vähän peltisiä*", muista käytetyistä materiaaleista hän ei ole varma.

"Olisko betonisia..."

Siten hänen asenteensa tiehen on yksinomaan käytännöllinen ja assosiaatioiltaan poikkeuksellisen niukka. Kysyttäessä, mitä hän pitää kevyen liikenteen siltien onnistumisesta, vastaus on: "sillat on hyvät, kun ei muutenkaan pääsisi yli". Meluesteiden tulee olla maisemaan sopeutuvia, ei liian erikoisia, materiaaliiltaan mielellään puuta, joka on "luontoon sopivin". Muu estetisointi ei hänen mukaansa ole

tarpeellista. Tieympäristöjä voitaisiin parhaiten parantaa lisäämällä kaistoja, "ettei tarvi jonottaa".

Länsiväylä edustaa vastaajan mielestä Espoota tai Tielaitosta vain toiminnallisesti: se on Etelä-Espoossa keskeinen tie. Tie on kulkureitti, joka yksinkertaisesti kulkee läpi "luonnon", sisältämättä mitään erityisiä merkityksiä tai heijastelematta tiettyjä arvoja. Taiteellistamisen ja estetisoinnin vastaisuus on siten johdonmukaista käytännöllisen (tai sanoisiko kyllästyneen) tienäkemyksen kanssa.

4. tapaus: visuaalinen monimatrustaja

Pyöräilijä, mies, 39, atk-tukihenkilö, ylioppilas ja keskiaste, Haukilahti. Harrastaa musiikkia ja kuvaamataiteita, sekä "tietokonealaa, joissa nämä harrastukset yhdistyvät". Taloudessa 1 auto.

Pyöräilijä-autoilija matrustaa Länsiväylällä kaikilla kulkuvälineillä "paitsi laivalla ja lentokoneella". Hän valitsee kulkuvälineen kuntoilun ja oman kuntonsa perusteella: ottaa auton tai bussin jos on esim. flunssa. Hän tarvitsee autoa harvoin mutta säännöllisesti, eniten se helpottaa vapaa-ajan liikkumista. "Auto on lapsiperheelle tärkeä... Tykkään hyvistä autoista."

Länsiväylästä tulee ensimmäisenä mieleen Kehä I:n uusittu liittymä. Väylä on muuttunut kaikkiaan aika radikaalisti, se on Lauttasaaresta asti monikaistainen, "hurjan näköinen", "teknisen ja edistyneen näköinen laitos". Maamerkeistä tärkeimmät ovat Hanasaaren kokonaisuus ja Kehä I:n solmu eteläpuolisine kallioleikkauksineen, joka on "varsinkin yöllä lampunvalaistuksessa tosi hyvän näköinen".

Hyvää nykyisessä Länsiväylässä on se, että tilaa riittää. Erityisesti Kehä I:n liikenne ja Tapiolan liittymä olivat ennen vaarallisia, nyt liikennevirrat soljuvat yli, ali ja vierekkäin turvallisesti. Muulloin kuin ruuhka-aikoina reitti on erittäin sujuva. Suurin kehitys on tapahtunut pyöräilyreiteissä: nyt pääsee sekä etelä- että pohjoispuolta Espoosta Lauttasaareen ja keskustaan. "Se on ollut aivan uskomattoman upea muutos."

Miten LV soveltuu maisemaan?

"(nauraa) Ei sitä kyllä oo jemmattu kun siinä on 11 kaistaa rinnakkain. Ei sitä oo jemmattu. Mutta kun sitä ajaa niin kyllä se on hyvin rajattu niillä meluaidoilla omaks kokonaisuudekseen."

Vastaaja on pannut tarkoin merkille väylän kaunistukset. Purje herätti huomiota hetken ajan, kun se näkyi taivaanrantaan vasten ainakin lännestä päin tultaessa. Enää sitä ei, "kiitos Nokian, kukaan oikeastaan huomaa -- se on vaivainen pieni nysä siinä Nokian kolossin vieressä". Kallioleikkaukset ovat hyvät, "jos sinne päin vilkaisee". Sillat ovat mielenkiintoisia, piristäviä rakennelmia, joskin jo töhrittyjä, valaisimet rikottuja. Materiaalien pitäisi olla kestävämpiä. Kokonaisvaikutelma on uudessaan tekninen, silmiinpistävä ja sellaisena yhtenäinenkin:

"Ne sillat on aika teknisiä ja erikoisen näköisiä. Erikoisen näköisiä virityksiä on noi meluaidatkin. En mä pidä niitä yhtään sopimattomina. -- Jos täytyy valita monesta pahasta, niin pannaan meluaidat mieluummin."

Käytännöllisin meluaita on se, joka toimii, kestää säätä ja voidaan helpoiten puhdistaa *tageista*.

Tieympäristön perusteella tulkiten Espoo alkaa vastaajan mielestä Lauttasaaren viimeisen liittymän jälkeen, Hanasaaren pysäkin kohdalla: "Siinä tulee ajatus, että aha, nyt ollaan Dallasissa niin kuin Claude ['Kopteri' alias Bremer] sanois." Väylä esittää Espoosta aika komean ja suurellisenkin kuvan, hän toteaa:

"Musta tuntuu aika räväkältä alulta, jos ensimmäistä kertaa elämässään tulee jostain tänne, ja se on ensimmäinen mitä Espoosta näkee, niin voi kyllä tulla ajatus että aikamoista porukkaa, et pitää tämmönen tie rakentaa. Mut sopii kyllä hyvin imageen, jos on tulossa jonnekin... Digitalille, HP:lle tai tietokoneyritykseen, high tech -yritykseen, ni kyllä se ainakin semmosen imitsin luo, että sitä sitten jo suhtautuu ihan kunnioittavasti eikä luule tulleen johonkin käpykylään!"

Parasta estetisointia on se, että tiet tehdään vaihteleviksi ja penkereet tarpeeksi leveiksi. Maanteissä vastaaja arvostaa hyvää, rauhallista maisemointia, josta hänellä on useita tuoreita esimerkkejä: Naantalissa uusi Turun ohitusväylä, Heinolan jälkeinen päätien itäpuoleinen, oikein kallistuksin ja loivin penkerein varustettu, riittävän leveä tie ilman vesakkoa liian lähellä. Länsiväylän tekninen ilme ei siis ole tämän haastatellun silmissä välttämättä negatiivinen asia tai tylsä itsestäänselvyys, vaan samalla *tosiasia* ja *viesti* joltakin jollekin, jota hän lukee täysin tietoisena, seikkaillen ironian ja ihailun välimaastossa. Vastauksissa yhdistyy funktionaalinen, visuaalinen ja assosiativinen katse. Hänen kohdallaan voidaan puhua todella monipuolisesta ympäristökokemuksesta, vaikka ympäristö on sama kuin muillakin. Hän käyttää kaikkia kulkuneuvoja ja hänellä on muistissaan sekä tarkkoja näkö- että kuuloaistimuksia.

5. tapaus: kriittinen lähiasukas

Tien lähiasukas, mies, 55, eläkkeellä, keskkoulu. Harrastukset liikunta ja urheilu. Ei autoa.

Vastaaja asuu aivan moottoritien vieressä. Hän "käyttää autoja niin paljon kuin mahdollista" mutta ei ole koskaan omistanut autoa, vaan ajaa taloudellisista syistä mieluummin taksilla ja bussilla. Ensimmäiseksi Länsiväylästä tulee mieleen viimeisin laajennus, tien turha paisuttaminen. V pitää sitä turhana rahansatsauksena, yksittäisenä repäisyinä, jolla ei ole vaikutusta Helsinkiin menevän liikenteen ruuhkautumiseen. Kysyttäessä näkymistä, päälimmäinen on "se yks tekopurje siellä, ihan turha". Muutenkin hän kokee maisemien vain huonontuneen Länsiväylän uudelleenrakentamisen ja kehittämisen myötä, *paitsi* vastaajan oman talon kohdalla, jossa näköalat itse asiassa paranivat kun puita kaadettiin merinäköalan edestä.

Karhusaaren ja Hanasaaren kohdalla, missä ennen näkyi kauas, näkymät ovat pilalla:

"kauheet kaiteet siinä edessä, saat ajaa kuin putkessa". "Ei se ole mikään maisematie enää."

Näin erityisesti henkilöautosta katsottuna, bussiin saattaa silloin tällöin jotain vilahtaa. Estetisoivat rakenteet ovat virheiden epäonnistunutta peittelyä: purje on turha ja mauton, kallioleikkauksia "on kai yritetty valaista" ja ne onnistuvat vain hämäämään autoilijoita. Sillat ovat kolhoja: "se on niinkun menis lasiputkeen".

Talon edessä olevat *peltiset* meluaidat ärsyttävät vastaajaa, *puiset* ovat siistimpiä. Paras vaihtoehto olisi kehittää kuusiaita tms. ikivihreistä havupuista, joka kestää ehkä kauan kasvaa, mutta pitäisi melun hyvin poissa, kuten Saksan moottoriteillä. Viherrakentaminen pitäisi ottaa huomioon, kylvää "niittykukkaa ja tämmöstä".

Rahan tuhlausta on myös suunnitella kevytliikenneteitä kahden puolen sekä Tapiolantietä että Länsiväylää. Espoota Länsiväylä edustaa "juuri sillä lailla kuin Espoo onkin, aika hömmeli, hölmöjen hommaa". Hän vertaa tien turhaa laajennusta Tapiolan puutarhakaupungin keskustan muuttamiseen betonierämaaksi. Tielaitosta Länsiväylä edustaa siten että "ne menee ku höyryjuna, ei ne kysele keneltäkään", rakentamisaikaisten räjähdyksen aiheuttamat vahingot ovat vieläkin korjaamatta.

V korostaa taiteen vaarallisuutta tieympäristössä. Mikä on matkustajan kannalta mukavaa, saattaa viedä kuljettajan huomion pois liikenteestä.

"Ei sitä viherrakentamistakaan saa tehdä liian koreeks. Ettei se kuski rupee ihailemaan kukkia siinä, että se on luonnonmukainen, että äkkiä silmä tottuu siihen, niin se ei häiritse. Mutta jos siinä jotain taideteoksia, niinkun tuolla maaseudulla on mainoksia, voi olla että jos on liian tiuhaan niitä ja liian vetäviä niin kuskin huomio kiintyy niihin liikaa."

6. tapaus: Hurjan tärkeä estetisointi: innostunut lähiasukas

Tien lähiasukas, nainen, 46, sihteeri, nyt kotiäitinä, keskkoulu. Harrastaa maalausta, käsitöitä, kirjallisuutta. Taloudessa ei autoa.

Myös tämä vastaaja asuu Tapiolan liittymän viereisessä Sateenkaaren korttelissa aivan Länsiväylän tuntumassa. Hän ei autoile.

"[Auto] on mulle ihan hepreaa! Sillä on nopee liikkua ja pääsee joka paikkaan, mut se on aika monimutkanen ja pulmallinen juttu kaiken kaikkiaan... Auto on hieno olemassa, mutta en mä tiedä, osaisinko yhdistää sitä omaan elämään! (Nauraa)"

Kotona työskentelevänä hän itse liikkuu melko harvoin Länsiväylällä. Ensimmäinen mielijohde tiestä on "meri, se on kaikkein tärkein". Toiseksi: Länsiväylä laajennettiin "hirveen suureksi, liian liki asutusta". Hän pitää kuitenkin autojen vilinää myös "elämän virtana: siinä menee elämä edes sun takas". Hän korostaa myös että ties-tä on hyvin vähän melu- tai muita haittoja, parvekkeen lasitus auttoi jo hieman. Vähäinenkin meluhäiriö tulee poistumaan jos ikkunat saadaan täysin tiiviiksi. Länsiväylä sopii maisemaan hänestä ihan hyvin, eivätkä viimeaikaiset muutokset ole vaikuttaneet näköaloihin. "En mä usko että sillä on mitään merkitystä onko se iso vai pieni, onko siinä monta kaistaa tai vähemmän kaistoja, koska siinä on joka tapauksessa aina mennä tie." Vas-taajan kodin ikkunasta merinäkymät vain paraniivat, koska rannalla näköesteiksi kasvaneet puut karsittiin pois kokonaan.

"Ne yritti kasvattaa puita siihen, mutta se ei todennäköisesti onnistunu, koska ne otti ne pois. Toivottavasti niitä ei laiteta! Se on vastapaino melulle ja kaikelle, se kauneus joka näkyy sen yli. Väylän melun antaa anteeksi, kun taustalla on kauneutta."

Viihtyvyyttä lisää sekin, että bussit kulkevat nyt sillan alta eivätkä enää suoraan talon parvekkeiden edestä.

Tärkeimmät näkymät ja maamerkit ovat purje,

“se on ihan uskomattoman kaunis, se sopii hurjan hyvin siihen liittymään”

ja se kaksivärinen talo, Sinebrychoffin huvila. Myös meri on oma merkinsä, aivan huippu. Otaniemen liittymä on kuin “iso, joka suuntaan haarautuva valtameri, joka purjeineen edustaa “automerellisyyttä”. “Betoni on tän purjeen meri, joka ui siinä ympärillä.” Esteettinen, visuaalisesti suorastaan intoutunut kuvaus yhdistyy käytäntöön, toimivuuteen, joka osaltaan määrää rakenteen arvon:

“Mä luulen et se on hirveen *toimiva*. Tietysti se on massiivinen, mut kaikki tollaset liittymät on massiivisia. Mut kyl sitä on yritetty laittaa, ja siin on kasvillisuutta, on käytetty erilaisii värejä, sinistä ainakin siinä on käytetty. Ja näissä alikäytävissä on irtokivillä koristeltua, tai kivetyksillä. - Se sopii siihen, se on tyhjän paikan kohdalla, ei oo mitään asutusta ihan lähellä, ja se kaunis saari on siinä kulmassa.”

Vastaja muistaa kyseisen liittymän tarkoin ja innostuu kuvailemaan sitä mm. näin: “Se on aivan ihana kun sen sillan kaiteet on tehty sinisellä. Ja se väri on kauheen hyvä siihen. Se ois aivan ihana jos kaikki se betoni ois sinistä!” Vastaja on innostunut myös kallioleikkauksista, ne ovat hirveän hieno juttu, joka antaa eloa ja taiteellisuutta. Niiden suunnittelussa on panostettu kauneuden kokemiseen ja luomiseen nostamalla esille “itse kallion pinta”.

Sillat ovat hänestä “persoonallisia” ja menevät erilaisina joka paikassa. Tapiolan liittymän kohdalla olevat meluesteet, joiden yläpuolella vastaja asuu, ovat sen sijaan rumia. Paras melueste olisi maavalli, mutta se on tässä kohdin tilanpuutteen takia mahdoton. Maa-ainekset ja kasvit tai puupinta “toimivat hyvin luonnon kanssa”. Läpinäkyvä materiaali ei olisi sen parempi, koska “tää meidän ilmasto on niin likasta [mitä hän ei mainitse koko muun haastattelun kuluessa], että se sameutuu”. Hän ideoi meluesteen, jossa on peilipinta. “Mä vielä suunnittelen sellaisen teille!”

Teiden estetisointi on vastaajasta “hurjan tärkeä” asia. Tiekien on ihmisten jokapäiväistä elinympäristöä, ja ympäristönsä kauneudesta ihminen saa voimaa, luovuutta ja ahaa-elämyksiä. Ympäristö ja taide, siten myös tienrakennus ja taideteollisuus, “pitäisi liittää ihan yhteen”. Muuten tieympäristöjä pitäisi parantaa “entisöimällä luonnon kanssa, istutuksin ja kukin” ja käyttämällä tien massiivista vaikutelmaa pehmentäviä puumateriaaleja, “kun luonnossa kerran ollaan”.

Maisema on tässä haastattelussa hyvin selkeästi juuri nykyinen maisema, vanhaa muistelematta: maisema (näkymänä, tien ulkopuolella) on edelleen sama, koska siinä on aina mennyt tie. Luonto on tosin muutettu uu-den muotoiseksi, mutta “luonnossa ollaan”. Tärkein luontoelementti, meri näkyy vastaajan näkökulmasta, omasta ikkunasta, nyt entistä paremmin. Myös ruusupensaas ja puumateriaalit edustavat luontoa, vilkas tieväylä taideteoksineen ja estetisoivine rakenteineen taas kulttuuria, luovuutta ja vaurautta.

“Kai se näyttää hirveän vauraalta. En tiedä onko Espoon kaupunki vauras, mutta ainakin se haluaa näyttää vauraalta!”

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 74/1996 Liikenteen kysyntä; Yhteenveto tutkimusohjelman julkaisuista. TIEL 3200441
- 75/1996 Hematiittijauheen soveltuvuus SMA-massaan. TIEL 3200442
- 76/1996 Muuttuvan nopeusrajoitusmerkin tekniikan vaikutukset ajonopeuksiin ja merkin muistamiseen. TIEL 3200443
- 77/1996 Syvästabilointi kehittyvänä pohjavahvistusmenetelmänä; International Conference IS-Tokio '96. TIEL 3200444
- 78/1996 Moreenin rakeistaminen pellettoimalla; Nykytilaselvitys. TIEL 3200445
- 79/1996 Geotekniikan informaatiojulkaisuja: Pohjanvahvistusmenetelmän valinta. TIEL 3200446
- 80/1996 Alempiasteisen tieverkon strategiat; Tienpidon kohdentamisvaikutukset kyllien kehitykseen. TIEL 3200447
- 81/1996 Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen kaupunkiseudulla. TIEL 3200450
- 1/1997 Sää- ja kelitietoon perustuva liikenteen ohjausjärjestelmän vaikutus kuljettajien käyttäytymiseen ja käsityksiin. TIEL 3200448
- 2/1997 Liikenteen hallinnan tempukortisto. TIEL 3200449
- 3/1997 Tielaitoksen ympäristöpolitiikan arviointi. TIEL 3200451
- 4/1997 Siltojen perustusten geoteknisen mitoituksen vertailu eurocadien ja kansallisten ohjeiden mukaan. TIEL 3200452
- 5/1997 Tiepenkereen luonnonluiskan ja jäykän tukimuurirakenteen vertailevat mitoituslaskelmat eurocadien ja kansallisten ohjeiden mukaan. TIEL 3200453
- 6/1997 Talviajan liikenneturvallisuus; Tilastollinen tarkastelu. TIEL 3200454
- 7/1997 Bitumiemulsion murtumisajan vaikutus päällystemassan ominaisuuksiin TIEL 3200455
- 8/1997 Tieliikenteen päästöjen vaikutusten arvottaminen. TIEL 3200456
- 9/1997 Tieliikenteen päästöjen vaikutusten arvottaminen; Yhteenveto. TIEL 3200457
- 10/1997 Valuation of Impacts of Road Traffic Emissions; Summary. TIEL 3200457E
- 11/1997 Betonipäällysteen seuranta vt 4 Kempele-Kiviniemi. Kuntoraportti TIEL 3200458
- 12/1997 Alempiasteisen tieverkon strategiat. Tienpidon kohdentamisen vaikutukset kuljetuksiin. TIEL 3200459
- 13/1997 Tieliikenneolojen kokeminen Suomessa. Henkilö- ja kuorma-autoilijoiden mielipiteet tienpidon kehittämistarpeista. TIEL 3200460
- 14/1997 Vuoropuheluopas. TIEL 3200461
- 15/1997 Erikoiskovabitumistabilointikokeilut. TIEL 3200462